



VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA  
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA REGIONÁLNÍ A ENVIRONMENTÁLNÍ EKONOMIKY

Doprava jako podmínka rozvoje přeshraniční spolupráce regionů  
Transport Infrastructure as a Precondition for the Development of Cross-border Cooperation

Student: Jiří Blažej

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Osvald Milerski, CSc.

Ostrava 2014

VŠB - Technická univerzita Ostrava  
Ekonomická fakulta  
Katedra regionální a environmentální ekonomiky

## Zadání bakalářské práce

Student:

**Jiří Blažej**

Studijní program:

B6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202R040 Regionální rozvoj

Téma:

Dopravní infrastruktura jako podmínka rozvoje přeshraniční spolupráce regionů

Transport Infrastructure as a Precondition for the Development of Cross-border Cooperation

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
  2. Dopravní politika Evropské unie
  3. Analýza dopravní infrastruktury Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA
  4. Hlavní problémy dopravní infrastruktury Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA a jejich řešení
  5. Závěr
- Seznam použité literatury  
Seznam zkratk  
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce  
Seznam příloh  
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

KOLEKTIV AUTORŮ. *Společný dokument územního rozvoje států V4+2*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2010. ISBN 978-80-87318-10-2.  
KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ. *Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Praha: Nakladatelství dopravy a turistiky, spol. s r.o. – Nadatur, 2001. ISBN 80-7270-015-4.  
SCHMEIDLER, Karel. *Mobilita, transport a dostupnost ve městě: mobilita ve městě pro každého*. Ostrava: Key Publishing, s.r.o., 2010. ISBN 978-80-7418-063-7.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **RNDr. Osvald Milerski, CSc.**

Datum zadání: 22.11.2013

Datum odevzdání: 09.05.2014



Ing. Jan Malinovský, Ph.D.  
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová  
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracoval samostatně.“

V Ostravě dne 9. května 2014

.....  
Jiří Blažej

Tímto bych chtěl poděkovat RNDr. Osvaldu Milerskému, CSc., za vedení a poskytnuté odborné rady při psaní této bakalářské práce.

## Obsah

1	Úvod.....	5
2	Dopravní politika EU .....	6
2.1	Vývoj dopravy v EU.....	7
2.1.1	Nákladní doprava .....	8
2.1.2	Osobní doprava .....	9
2.1.3	Vysokorychlostní osobní železniční doprava.....	11
2.2	Přepravní dělba práce .....	12
2.2.1	Silniční doprava.....	12
2.2.2	Železniční doprava .....	16
2.3	Kongesce v evropské dopravě .....	18
2.4	Evropská dopravní politika.....	20
2.4.1	Bílá kniha 2011 .....	20
2.4.2	Transevropská dopravní síť .....	21
3	Analýza dopravní infrastruktury v ESÚS TRITIA .....	25
3.1	Charakteristika ESÚS TRITIA a jeho vznik .....	25
3.1.1	Moravskoslezský kraj.....	27
3.1.2	Žilinský kraj .....	28
3.1.3	Slezské vojvodství.....	28
3.1.4	Opolské vojvodství.....	29
3.2	Plánování rozvoje infrastruktury České republiky a Moravskoslezského kraje.....	29
3.2.1	Hlavní silniční tahy Moravskoslezského kraje.....	31
3.2.2	Železniční infrastruktura Moravskoslezského kraje.....	34
3.2.3	Napojení Moravskoslezského kraje na TEN-T .....	35
3.3	Plánování rozvoje infrastruktury Slovenska a Žilinského kraje .....	37
3.3.1	Hlavní silniční tahy Žilinského kraje .....	37
3.3.2	Železniční infrastruktura Žilinského kraje .....	39
3.3.3	Napojení Žilinského kraje na TEN-T .....	40
3.4	Plánování rozvoje infrastruktury Polska a Opolského a Slezského vojvodství.....	41
3.4.1	Hlavní silniční tahy Opolského vojvodství .....	42
3.4.2	Hlavní silniční tahy Slezského vojvodství .....	43
3.4.3	Železniční infrastruktura Opolského a Slezského vojvodství .....	45
3.4.4	Napojení Opolského a Slezského vojvodství na TEN-T.....	46
4	Hlavní problémy dopravní infrastruktury a jejich řešení .....	48
4.1	Dopravní priority Moravskoslezského kraje .....	48
4.2	Dopravní priority Žilinského kraje .....	49

4.3	Dopravní priority Opolského vojvodství.....	50
4.4	Dopravní priority Slezského vojvodství .....	51
4.5	Zvyšování rychlosti na železnicích.....	53
4.6	Možnosti vývoje využití železnic v rámci Balticko-adriatického koridoru .....	54
4.7	Faktory poklesu významu železnic.....	56
5	Závěr.....	57
	Seznam použité literatury .....	59
	Seznam zkratek .....	64

# 1 Úvod

Od svého vzniku je doprava odvětvím, které zásadním způsobem ovlivňuje lidskou společnost a její vývoj. V dnešní éře globalizace je v Evropě kladen důraz na rozvoj dopravy nikoliv v národním měřítku, ale na úrovni celého kontinentu. Evropská unie určuje prostřednictvím svých politik konkrétní směr vývoje dopravy. Dřívější vývoj v rámci jednotlivých států byl nejednotný a nerovnoměrný. Možnost přeshraniční spolupráce se jeví jako vhodná varianta pro realizaci společných rozvojových aktivit v rámci větších územních celků, navíc za podpory Evropské unie.

Pojem „doprava“ je značně rozsáhlý, také proto je tato bakalářská práce zaměřena hlouběji pouze na odvětví silniční a železniční dopravy. Konkrétněji na to, jaká je úroveň napojení na evropské silniční a železniční síť. Letecká doprava je v této práci zmíněna okrajově a ostatní druhy dopravy nejsou v této práci dále řešeny.

Vznik Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA, zastřešujícího spolupráci čtyř krajů ze tří zemí střední Evropy, je relativně novým druhem přeshraniční spolupráce. ESÚS TRITIA může pomocí jednotného přístupu k dopravě zužítkovat svou výhodnou polohu ve středu Evropy, na rozhraní významných dopravních cest. Zároveň vzniká tlak na modernizaci krajských infrastruktur, aby docházelo k souběžnému rozvoji patřičných druhů dopravy. Cílem této práce je ukázat možnosti rozvoje dopravní infrastruktury pomocí přeshraniční spolupráce regionů a zhodnotit jaký má doprava na rozvoj území vliv. V této práci je provedena analýza stavu dopravní infrastruktury, jsou odhaleny její nedostatky a následné dopady. Práce je zaměřena na to, jak jsou současné problémy aktuálně řešeny. Dále jsou uvedena možná řešení, která mají pomoci zvýšit konkurenceschopnost jak zaostávajících druhů dopravy, tak sledovaných krajů.

V úvodní kapitole je podrobněji vysvětlena problematika dopravní politiky Evropské unie. Je zde popsán současný stav přepravní dělby práce a problémy, kterým doprava aktuálně čelí. Dále jsou uvedeny hlavní rozvojové cíle odvětví dopravy v EU.

Druhá kapitola je analyzována silniční a železniční infrastruktura v Moravskoslezském a Žilinském kraji a v Opolském a Slezském vojvodství. Popsány jsou významné dopravní trasy těchto krajů a odhalena jejich slabá místa. V kapitole je také popsáno, jak jsou významná centra těchto krajů napojena na Transevropskou dopravní síť.

V poslední kapitole jsou uvedeny hlavní problémy infrastruktury, které je nutné řešit prioritně. Zároveň jsou nastíněny některé možnosti dalšího vývoje spojené s rozvojem dopravní infrastruktury.



## 2 Dopravní politika EU

Společná dopravní politika Evropské Unie je jednou ze 4 společných unijních politik, to znamená, že rozhodnutí, týkající se společné dopravní politiky, jsou plně v kompetenci výkonných orgánů EU. EU se prováděním této politiky snaží ovlivňovat celkový dopravní systém tak, aby přispíval ke správnému fungování společného trhu. Doprava hraje zásadní roli při pohybu osob a zboží mezi 28 členskými státy. Prohlubování obchodní spolupráce mezi členskými státy je nutné, pro zajištění jejich konkurenceschopnosti na globálním trhu, to však vytváří neustálý tlak na odvětví dopravy. Pokud má docházet v Evropských zemích k ekonomickému růstu, je zapotřebí účinné dopravy, která bude uspokojovat rostoucí poptávku po mobilitě s minimálním dopadem na životní prostředí. K tomu by měla sloužit modernizovaná dopravní síť umožňující rychlou a dostupnou dopravu, méně závislou na energetických surovinách. Význam dopravy je podpořen také tím, že přímo nebo nepřímo působí na další odvětví a oblasti lidského života. Dopravní sektor vytváří mnoho pracovních míst a představuje nezanedbatelnou část hrubého domácího produktu EU.

Podle současných trendů stále rostou požadavky na dopravu, které vytváří tlaky na národní dopravní systémy členských zemí. Důsledkem je přetížení silnic a leteckých tras, což přináší negativní důsledky v podobě klesající hospodářské účinnosti a znečištění životního prostředí. Zde je potřeba společného přístupu k tvorbě pravidel provádění dopravních politik na národních úrovních s ohledem na ochranu životního prostředí. Takto koordinovat dopravu představuje komplikovaný problém, protože dopravní sektor je tvořen železniční, silniční, leteckou a vodní dopravou, kde každá má své specifické problémy a požadavky. Některé další politiky (politika ochrany životního prostředí, energetická politika, politika na podporu výzkumu, technologického vývoje a další), které mají na dopravní politiku přímý vliv, mezi společné politiky nepatří a jsou tedy prováděny jen na úrovni jednotlivých států. Tento problém kompetencí také může být překážkou při dosahování jejích cílů.

Dopravní politika se zprvu týkala jen některých dopravních odvětví a vyvíjela se spíše pozvolna. Byly hájeny národní zájmy před zájmy celospolečenskými. Docházelo k upřednostňování některých forem dopravy, především železniční a letecké, formou různých dotací. V silniční dopravě přetrvaly národní kvóty zvýhodňující domácí přepravce až do 80. let. Ani dopravní infrastruktura nebyla budována s ohledem na potřeby Unie. Po zahájení jednotného vnitřního trhu se začala situace měnit a mezi společné politiky se zařadila letecká i námořní doprava. Přetváření letecké dopravy vedlo k rostoucí konkurenceschopnosti a lepšímu propojení členských států.

Základním dokumentem evropské dopravní politiky je Bílá kniha. Spolu se strategií Doprava 2050 formuluje strategické cíle a plány, kterých má být v sektoru dosaženo. Cílem komplexní strategie je zavedení konkurenceschopného dopravního systému, který zvýší mobilitu, odstraní největší překážky v klíčových oblastech a podpoří růst a zaměstnanost. Zároveň by mělo dojít ke snížení závislosti Evropy na dovozu ropy a snížení produkce emisí uhlíku z dopravy. Aby bylo dosaženo požadovaného 60% snížení emisí z dopravy, došlo ke stanovení hlavních cílů, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050:

- Žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech,
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě,
- nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy,
- 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu.<sup>1</sup>

## 2.1 Vývoj dopravy v EU

Dopravní možnosti mají významný vliv na celkový rozvoj lidské společnosti. S postupem času jsou lidé více schopni překonávat stále větší vzdálenosti. S tím jak se možnosti mobility rozšiřují, jsou na dopravu kladeny neustále rostoucí požadavky. Zvyšuje se množství přepravovaných osob a nákladu a zároveň dochází k prodlužování přepravní vzdálenosti.<sup>2</sup> S postupným vývojem společnosti je nutné reagovat na aktuální výzvy, kterým odvětví dopravy čelí. Dnes se Evropská Unie snaží prováděním své politiky řešit problémy přetížení, závislosti na ropě, rozvoje infrastruktury, konkurenceschopnosti a další.

Přetížení se týká všech dopravních odvětví, včetně letecké dopravy. Kongesce nejčastěji postihují silniční dopravu a pro ekonomiku EU znamenají ztrátu 1 % HDP. Vzhledem k tomu, že počet vozidel i objem přepravovaného nákladu neustále roste, představuje přetížení jednu z největších hrozeb pro dopravu v EU. Rostoucí požadavky na odvětví dopravy navíc ztěžují dosahování cílů snižování emisí skleníkových plynů, jichž je doprava významným producentem. Další oblastí, kterou bude potřeba vyřešit je přílišná závislost dopravy na ropě. Ropa je neobnovitelným přírodním zdrojem a její cena roste, tak jak se její světové zásoby vyčerpávají. Výskyt nalezišť v politicky nestabilních zemích, také představuje určitou nejistotu. V oblasti energetické účinnosti sice bylo dosaženo významných pokroků, přesto je závislost na ropě stále kolem 95 %. Další oblastí, které nyní odvětví

---

<sup>1</sup> Business info (2011)

<sup>2</sup> Seidenglanz (2006)

dopravy čelí, je problém hospodářské soutěže na přepravním trhu. Zejména pak země v jiných regionech světa, jež se rozvíjí velmi rychle po stránce dopravy, znamenají pro EU velkou konkurenci. Evropská unie se snaží podnikat kroky, které pomohou zmírnit negativní trendy a nastavit v dopravním vývoji správný směr. Efekty těchto kroků, však mohou být omezeny úrovněmi infrastruktur členských zemí, které rozhodně nejsou stejné. Zároveň jejich rozvoj probíhá různým tempem.

### 2.1.1 Nákladní doprava

Výkon nákladní dopravy se v členských zemích EU mezi roky 1970 a 2000 prudce zvyšoval. O téměř dvojnásobný přírůstek se však zasloužily především silniční a námořní doprava. Železniční doprava ve své výkonnosti, za stejné období, slábla.<sup>3</sup>

**Tabulka 2.1: Vývoj výkonů nákladní dopravy vybraných zemí podle druhů v letech 2007-2012**

	Výkony nákladní dopravy v tunokilometrech na obyvatele							
	silniční doprava				železniční doprava			
	EU 27	Polsko	ČR	Slovensko	EU 27	Polsko	ČR	Slovensko
<b>2007</b>	3 875	3 958	4 664	5 029	915	1 423	1 579	1 786
<b>2008</b>	3 882	4 325	4 878	5 409	886	1 365	1 480	1 718
<b>2009</b>	3 477	4 736	4 285	5 107	725	1 138	1 219	1 284
<b>2010</b>	3 583	5 251	4 928	5 073	784	1 264	1 309	1 491
<b>2011</b>	3 550	5 388	5 224	5 399	834	1 395	1 364	1 473
<b>2012</b>	3 118	5 770	4 875	5 488		1 269	1 358	1 403
<b>Průměrná roční změna (tkm/ob.)</b>	-151,3	362,3	42,2	91,8	-20,2	-30,9	-44,4	-76,6

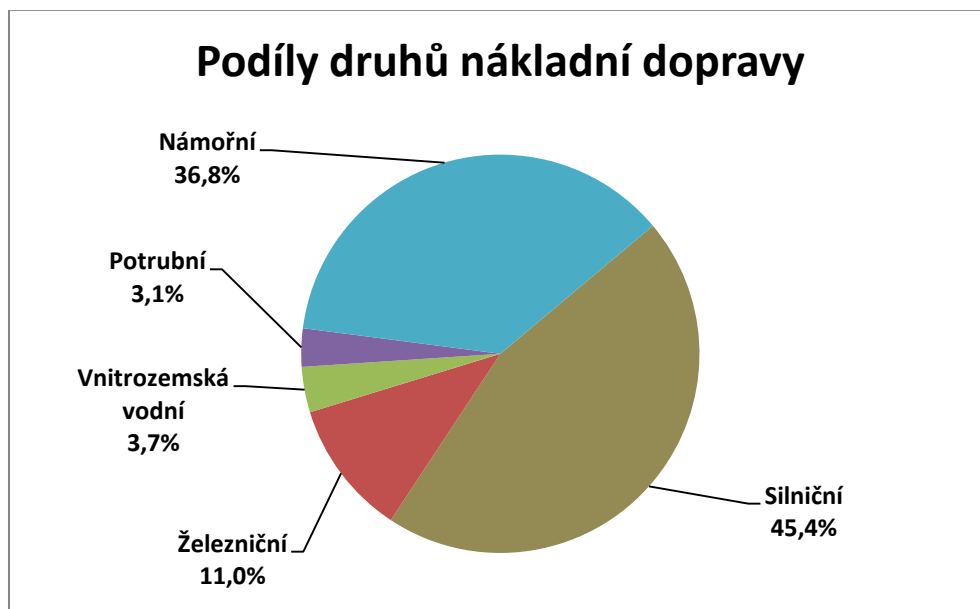
*Zdroj: Eurostat, vlastní zpracování*

Z tabulky vyplývá, že celkové objemy přepravené jak silniční tak železniční dopravou klesají, přičemž podíl silniční dopravy klesá rychlejším tempem. Způsobeno je to rostoucím využitím jiných dopravních módů, především námořní dopravy. Navzdory celkovému poklesu využití silniční dopravy pro přepravu nákladů, její podíl v některých zemích roste. V méně vyspělých státech východní Evropy je tento jev častější, zejména z důvodů nevyhovující nebo neexistující např. železniční infrastruktury. Pro silniční dopravu platí, že přibližně polovina celkového objemu nákladu (co do hmotnosti) je přepravována na vzdálenosti do 50 km a přes tři čtvrtiny na vzdálenosti nepřesahující 150 km. To je dáno také charakterem produktů národních ekonomik a znamená to pro železniční dopravu nevýhodu. V Polsku je navzdory snažení EU zaznamenán od roku 2007 průměrný roční nárůst výkonů silniční dopravy 362,3 tunokilometrů na obyvatele a za stejné období průměrný roční pokles 30,9 tunokilometrů u dopravy železniční. Na Slovensku je pokles využívání železnic pro přepravu nákladů ještě

<sup>3</sup> Seidenglanz (2006)

větší. Pohled na výkony EU 27 nám ukazuje, že se daří snižovat množství nákladu přepravovaného po silnicích. Je tedy možné říci, že během posledního plánovacího období bylo dosaženo alespoň dílčího úspěchu.

**Graf 2.1: Podíly druhů nákladní dopravy v EU v roce 2011**



*Zdroj: EU energy and transport in figures, vlastní zpracování*

Pomocí grafu jsou znázorněny jednotlivé podíly druhů dopravy na celkových přepravních výkonech v EU. V grafu není zahrnuta letecká doprava, její podíl na nákladní dopravě je však proti ostatním druhům zanedbatelný.

### **2.1.2 Osobní doprava**

Vývoj osobní dopravy probíhal podobně jako vývoj nákladní. Mezi roky 1970 a 2000 došlo k výraznému zvýšení celkových přepravních výkonů. Železniční doprava svým podílem opět zaostala za dopravou silniční. Rychlé tempo růstu zaznamenala letecká doprava.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Seidenglanz (2006)

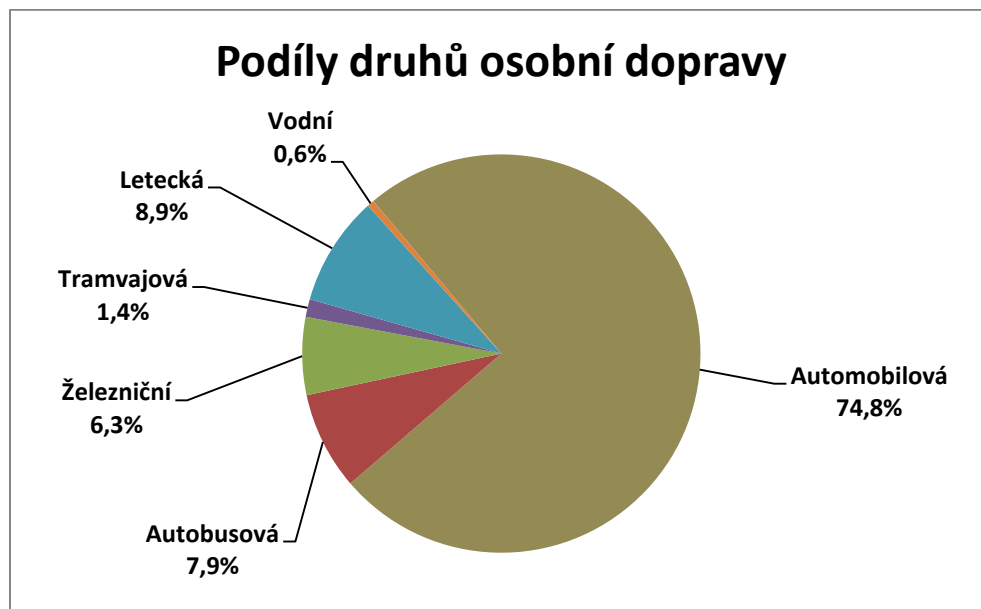
**Tabulka 2.2: Vývoj výkonů osobní dopravy vybraných zemí podle druhů v letech 2007-2011**

	Výkony osobní dopravy v osobokilometrech na obyvatele							
	silniční doprava				železniční doprava			
	EU 27	Polsko	ČR	Slovensko	EU 27	Polsko	ČR	Slovensko
2007	10 957		8 492	1 469	801	512	668	401
2008	10 979	7 874	8 484	1 350	828	518	649	424
2009	11 052	8 107	8 320	1 014	809	475	617	417
2010	10 942	8 292	7 601	988	809	454	624	425
2011	10 899		7 650	1 003	813	458	635	450
Průměrná roční změna (oskm/ob.)	-14,7	209,0	-210,4	-116,7	2,8	-13,7	-8,2	12,2

*Zdroj: Eurostat, vlastní zpracování*

Trendy ve vývoji výkonů u osobní dopravy se od nákladní dopravy značně odlišují. Pozitivem je zde celkový růst výkonů u železniční dopravy. Polsko sice ve sledovaném období vykazuje pokles, výkony železnic v České republice a na Slovensku ale stoupají. Jistým impulsem pro odvrácení nepříznivého trendu v ČR bylo představení nových železničních dopravců. Výkony silniční osobní dopravy v EU se daří snižovat, pokles je však relativně mírný. Mezi sledovanými zeměmi se situace v Polsku vyvíjí opačným směrem. Pokles výkonů železniční a nárůst silniční osobní dopravy může být do jisté míry způsoben významnými rozdíly v kvalitě silničních a železničních cest.

**Graf 2.2: Podíly druhů osobní dopravy v EU v roce 2011**



*Zdroj: EU energy and transport in figures, vlastní zpracování*

Železnice by měly být schopny zvýšit svůj podíl na přepravním trhu, jak pro osobní tak pro nákladní dopravu, přestože silniční pravděpodobně zůstane dominantním druhem dopravy.

Podnětem k využívání železniční dopravy by mohly být častější kongesce na silnicích, růstem přepravních nákladů silniční dopravy a nárůstem omezení provozu velkých nákladních vozidel na určitých úsecích silnic. Stále platí, že železnice, zejména elektrifikovaná, je nejefektivnější a nejvíce ohleduplná k životnímu prostředí mezi ostatními druhy dopravy.

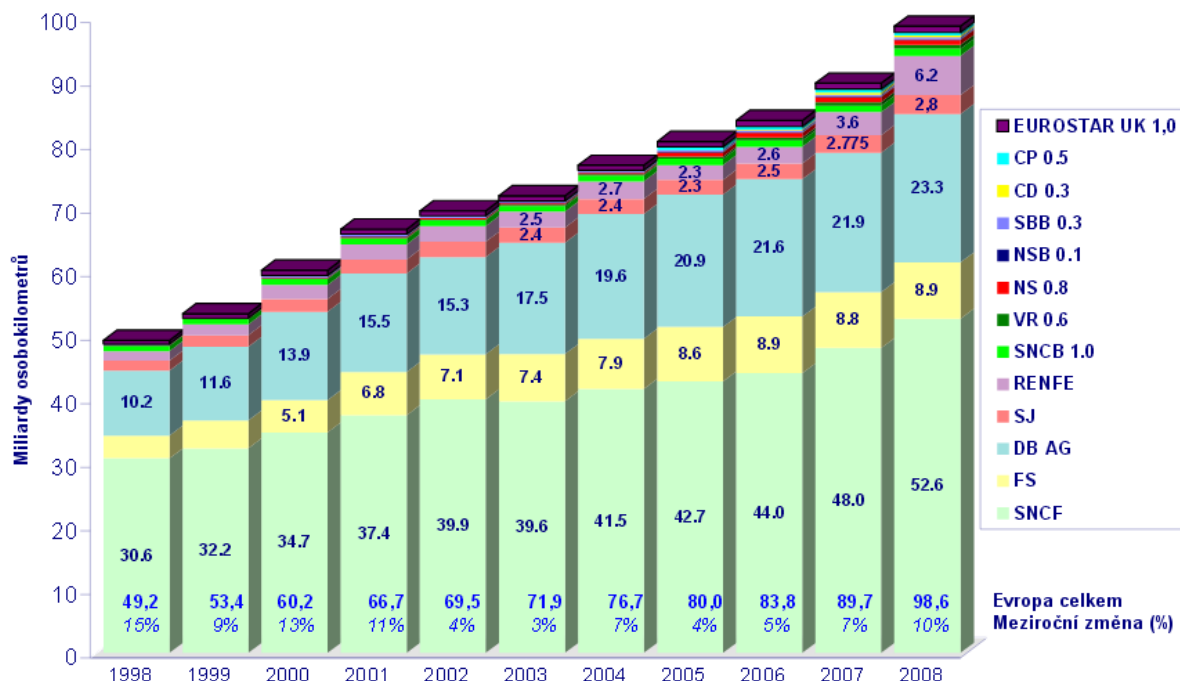
### **2.1.3 Vysokorychlostní osobní železniční doprava**

Systém elektrifikovaných vysokorychlostních železničních tratí začala jako první budovat Francie již v 80. letech. V 90. letech se zprovozněním následovalo Německo, Španělsko, Belgie a Itálie, v roce 2003 také Velká Británie. Ve všech těchto zemích probíhá od zavedení jejich postupné rozšiřování s tím, že národní systémy železnic mají být budovány tak, aby mohly být v budoucnu propojeny se sítěmi sousedních zemí.<sup>5</sup> Vysokorychlostní železnice mají naprosto zásadní význam pro osobní přepravu. Během období mezi roky 1998 a 2008 došlo téměř ke zdvojnásobení jejich přepravních výkonů. Už v roce 2004 měly vysokorychlostní železnice pětina podíl na výkonech celé železniční dopravy, přestože jen 1,5 % délky tratí bylo vysokorychlostních. Růst výkonů přichází v důsledku výstavby nových rychlých spojení, modernizace infrastruktury a zavádění nových linek. V roce 2008 vysokorychlostní tratě dosáhly přepravního výkonu 98,6 miliard osobokilometrů, což představovalo 24% podíl celého výkonu železnic.

---

<sup>5</sup> Seidenglanz (2006)

**Graf 2.3: Výkony elektrifikované vysokorychlostní železniční dopravy v Evropě v letech 1998 - 2008**



Zdroj: International union of railways

## 2.2 Přepravní dělba práce

Silniční a železniční doprava představuje dohromady většinou část celkové dopravy v Evropě, která nyní stojí před problémem, jak vyrovnat podíly jednotlivých druhů dopravy, pro dosažení efektivnější přepravy. Cílem je přechod na ekologičtější druhy dopravy. Silniční doprava je nejlevnějším a nejdostupnějším druhem dopravy, potýká se však s přetížením a celkově představuje zátěž pro životní prostředí. Ostatní druhy dopravy, které zatěžují životní prostředí mnohem méně, jsou zatím méně atraktivní z hlediska flexibility a dostupnosti.

### 2.2.1 Silniční doprava<sup>6</sup>

Silniční doprava je nedílnou součástí evropské ekonomiky a jednotného trhu. Dopravuje statky rychle, flexibilně, účinně a levně. Po silnici je přepraveno přibližně 44 % veškerého zboží v EU. Pokud jde o osobní přepravu, tak vede silniční doprava 73% podílem. Silniční doprava představuje důležitý ekonomický sektor, který zaměstná na 5 milionů osob po celé Evropě a který představuje téměř 2 % evropského HDP.

<sup>6</sup> Zpracováno podle European commission. Road transport: a change of gear. (2012)

Sektor dopravy je jedním z nejvíce dynamicky se rozvíjejících sektorů v Evropě, kde malé přepravní podniky fungují souběžně s velkými nadnárodními podniky. Jedná se o velmi flexibilní sektor, který dopravně propojuje všechny evropské regiony přepravou zboží a osob na krátké i dlouhé vzdálenosti. Silniční doprava je základním způsobem přepravy osob a zboží v Evropské unii. Další rozvoj silniční dopravy by měl být v souladu s bezpečnostními požadavky a minimalizovat vliv na životní prostředí.

Cíle dopravní politiky EU jsou tedy:

- Prosazovat účinnou a efektivní přepravu zboží a osob,
- vytvořit rovné podmínky pro hospodářskou soutěž v přepravě zboží a osob,
- prosazovat a sladit bezpečnostní a ekologicky zaměřené technické normy.<sup>7</sup>

Evropská Unie čelí mnohým výzvám, spojených se silniční dopravou. Cesty jsou stále více zatížené, zatímco každé čtvrté nákladní vozidlo jede nenaloženo. Je požadována vysoká bezpečnost na silnicích, ceny paliv stále rostou, roste také potřeba snižovat znečištění ovzduší a redukovat hluk, který doprava produkuje. Prioritní význam mají také bezpečné cesty, vybavené odpočinkovými zónami a službami pro řidiče. Bezpečnost na silnicích se neustále zlepšuje, ale do budoucna je nepřijatelné, aby stále docházelo k úmrtím. Předpokládá se, že v příštích letech bude stále větší nedostatek řidičů z povolání, proto by mělo být vyvinuto úsilí přilákat zkušené a kvalifikované řidiče. Evropa potřebuje dopravu čistější a méně závislou na ropě. Rozvoj nízko-uhlíkové a energeticky účinné dopravy bude záviset na nových technologiích, na vývoji účinnějších řešení pro městskou dopravu a na hledání alternativ k silniční nákladní dopravě obecně.

Evropský vnitřní trh silniční nákladní dopravy postupně stanovil komplexní soubor pravidel pro zajištění rovných podmínek pro jeho uživatele – jednotlivé dopravce. Trh vytvořil možnost pro národní dopravce poskytovat dodavatelské služby přes hranice států. Aby mohli dopravci mezi členskými státy převážet osoby nebo zboží, musí respektovat soubor pravidel a splňovat čtyři kritéria, jejichž dodržování je pravidelně kontrolováno národními autoritami. Těmito kritérii jsou:

- dobré jméno firmy,
- finanční postavení a výše majetku firmy,
- odborná způsobilost firmy,
- efektivní a stabilní vedení firmy.

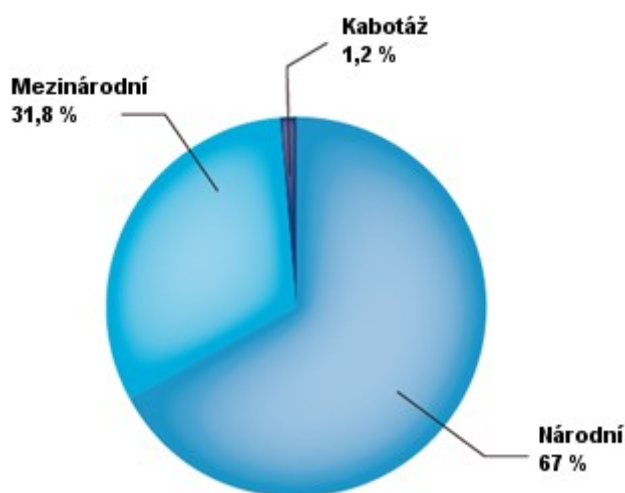
---

<sup>7</sup> European commission (2014)



Splnění kritérií znamená vydání licence, která opravňuje k přeshraniční dopravě v rámci EU. V každém vozidle takového přepravce musí příslušná licence být v podobě ověřené kopie. Navíc všichni řidiči z nečlenských zemí musí mít potvrzení, že jsou legálně zaměstnání u autorizovaného přepravce. Zpřísnění pravidel pro silniční nákladní dopravu umožnilo zavést nová pravidla, která významným způsobem zefektivnila využití silnic a pomohla lépe naplňovat potenciál tohoto druhu dopravy. Významným příkladem je kabotáž, která zlepšuje výkonnost a snižuje četnost kongescí. Kabotáž umožňuje autodopravci jedné země přepravovat zboží dočasně v jiné zemi. Smyslem je zabránit tomu, aby nákladní vozidlo jelo nenaloženo mezi místem vyložení jednoho a naložení dalšího nákladu.

**Graf 2.3: Podíly silniční nákladní dopravy v EU v roce 2010**



Zdroj: *Road Transport - A change of gear*

Pomocí grafu jsou znázorněny podíly vykonaných cest nákladních automobilů. Kabotáž byla zavedena v evropské silniční dopravě teprve v roce 2009, z tohoto důvodu byl její podíl na celkovém přepravním výkonu v roce následujícím pouze 1,2 %. V průběhu dalších let se očekává nárůst jejího podílu. Zavádění nových technologií pomůže dopravnímu sektoru splnit výzvy v podobě lepšího využití infrastruktur a menší uhlíkové stopy. Promyšlená logistika může počet těchto cest snížit. Evropské satelitní navigační systémy, jakým je například Galileo, pomohou snížit časy cest, poskytnou informace v reálném čase ke snížení kongescí a nabídnou monitorování vozidel a nákladů, což pomůže předcházet jejich odcizení.

Zlepšení mobility obecně bývá doprovázeno zvyšováním úrovně bezpečnosti. Pro silniční dopravu to tak úplně neplatí. Silniční doprava je nejvíce využívána, proto se na ni soustředí zavádění nových bezpečnostních opatření. Navzdory tomu stále patří k těm méně

bezpečným druhům dopravy. V roce 2011 zemřelo na evropských silnicích celkem 30 300 osob, což představuje více než 46% pokles oproti roku 2000. Cílem EU je snížit úmrtí na silnicích na polovinu do roku 2020. Nehody kamionů nebo autobusů představují sice jen malý podíl nehod, o to více jsou však vážnější, jelikož k 14 % úmrtí na cestách dochází při nehodách, ve kterých figurují těžká vozidla. Únava a chování řidičů na cestách jsou potom hlavními příčinami nebo přitěžujícími faktory v každé třetí dopravní nehodě.

Změnit dopravu v „čistější“, tedy šetrnější k životnímu prostředí, vyžaduje investice do nových technologií a prosazování vyšších standardů na úrovni Unie. V EU již existují zákony, které ukládají uživatelům silnic přispívat na Evropskou silniční infrastrukturu prostřednictvím poplatků spojených s rozměry vozidel a ujetých vzdáleností. V současné době čelí dopravní sektor stále rostoucím požadavkům, aby platil za působené environmentální škody. Jedná se zejména o hluk a produkci skleníkových plynů, na nichž se doprava podílí 18 %.

Technologický pokrok dělá silniční dopravu ohleduplnější k životnímu prostředí. Věda a výzkum pomáhají vytvářet úspornější motory, spotřebovávající méně paliva, a tedy produkující méně emisí. Vyvíjena jsou také šetrnější paliva. Mnohé automobily jsou dnes již poháněny čistě elektrickou energií pro jízdy na krátké vzdálenosti. Pohonem budoucnosti, který nahradí benzín a naftu, se může stát vodík. Velmi častým alternativním pohonem je také zkapalněný plyn (LPG), který se začal používat již od poloviny 20. století. EU financuje výzkumné programy a pracuje na infrastruktuře a vozidlech, k usnadnění rozvoje elektrické dopravy. Celkový posun k novým elektrickým a jiným hybridním pohonům, představuje obrovskou výzvu. Splnění cílů vyžaduje koordinovaný přístup automobilového průmyslu, při vývoji nových vozidel, spolu s účinnými postupy rozvoje infrastruktury na Evropské úrovni. Pro evropský průmysl bude výhodou být na špičce při vývoji a zavádění těchto nových technologií a postupů, což zlepší jeho podíl na světových trzích.

Také pro oblast městské dopravy je třeba zavádět ekologická a udržitelná řešení. S uvedením elektrických nákladních vozidel do provozu už nebude důvod, aby velká nákladní vozidla se spalovacími motory vjížděla do center měst. Je očekáváno snížení úrovně hluku a škodlivých emisí. Tichá auta na elektrický pohon budou moci být využívána i v nočních hodinách, aniž by docházelo k obtěžování obyvatel, důsledkem by mělo být též méně kongescí v dopravních špičkách.

Pro přechod k udržitelné dopravě bude potřeba podporovat a rozvíjet také intermodální dopravu. Silniční doprava má díky své flexibilitě a celkové dostupnosti výlučné postavení pro dopravu na vzdálenosti do 300km. Probíhající výzkum a inovace a propracovanější logistika

dělají silniční dopravu ještě více efektivní na krátké vzdálenosti. Na delší vzdálenosti se nabízí využívání intermodální dopravy, kde hlavní část trasy je zboží přepravováno po železnici nebo po vodě a kratší (koncová nebo počáteční) část po silnici.

### 2.2.2 Železniční doprava<sup>8</sup>

Evropská Unie usiluje o to, aby v odvětví železniční dopravy byly poskytovány kvalitní služby, zlepšován stav infrastruktury za podpory rozvoje a užívání nových technologií. Klade si za cíl vybudovat moderní a konkurenceschopnou železniční síť.

V rámci Evropy mají železniční tratě velký význam. Největší výhodou jsou vysoká bezpečnost a šetrnost k životnímu prostředí, obzvlášť v porovnání s dopravou silniční. Železnice, na úrovni jednotlivých členských zemí, je nutné rozvíjet a řídit s ohledem na fungování jednotného trhu. Je nezbytné, aby sítě byly mezi sousedními státy propojeny, tak aby bylo možné volně přepravovat osoby a zboží přes hranice. Evropská unie zlepšuje provázanost sítí prostřednictvím investic do infrastruktury a provádí také harmonizaci práv cestujících a pracovních podmínek.

Během posledních 20 let byla Evropská komise velmi aktivní v prosazování restrukturalizace evropského železničního prostoru a posilování pozice železnic proti ostatním druhům dopravy. Tyto snahy se spojily do tří hlavních oblastí, které jsou zásadní pro rozvoj silného a konkurenceschopného sektoru železniční dopravy:

- Otevření železničního trhu, k dosažení konkurence,
- zlepšení meziodvětvové spolupráce a bezpečnosti národních sítí,
- rozvoj infrastruktury železnic.<sup>9</sup>

Lokální pokles významu nákladní i osobní železniční dopravy způsobil úplné zastavení provozu na některých tratích v členských zemích Evropské Unie. Mezi rokem 1970 a 2003 se zkrátila celková délka železnic v EU o 30 tisíc km na celkových 200 tisíc km. Nejvíce místních tratí bylo zrušeno v Polsku, kde byla uzavřena přibližně čtvrtina celkové délky tratí. Souběžně s procesem omezování provozu některých železničních tratí v Evropě probíhá proces modernizace sítě, především výstavbou infrastruktury pro vysokorychlostní železnice.<sup>10</sup>

Evropské železnice začaly mít potíže koncem 60. let, kdy se začala do popředí dostávat doprava silniční. Na změny v požadavcích na dopravu nebyly železnice schopny

---

<sup>8</sup> Zpracováno podle European commission. Modern rail, modern Europe: towards an integrated European railway area. (2008)

<sup>9</sup> European commission (2012)

<sup>10</sup> Seidenglanz (2006)

reagovat, z části také kvůli chybějící konkurenci v dopravním sektoru. Tyto faktory vedly k poklesu zájmu o přepravu po železnici. Úpadek železniční dopravy byl citelnější v nákladní než v osobní dopravě. Mezi lety 1970 a 2006 klesl její podíl z 32,6 % na 16,7 %. Podíl v osobní dopravě za stejné období klesl z 10 % na 6,9 %. Po roce 2006 se tyto klesající trendy zastavily. Evropské železnice během posledního plánovacího období prošly strukturálními změnami. Významným krokem bylo zpřístupnění trhu konkurenčním provozovatelům za účelem zvýšení konkurence.

Bez ohledu na tyto problémy má železnice silné postavení v celé EU a zejména pak v jejím hospodářství. V roce 2010 dosáhl obrát železniční dopravy ve 27 zemích EU 74,8 miliard EUR a počet zaměstnanců přesáhl 678 tisíc. Na cestě k zatraktivnění tohoto druhu dopravy je výhodou jeho vysoká bezpečnost. V době, kdy je silniční doprava sužována kongescemi a musí plnit přísné limity ve snižování emisí, se železniční doprava může snáze dostat do popředí, protože představuje relativně malou zátěž pro životní prostředí. Navíc v některých případech může být doprava po železnici dokonce levnější než silniční a tím pádem efektivnější než ostatní druhy dopravy. Slabou stránkou železniční dopravy je její nedostatečná dynamika, spolehlivost a flexibilita. Mezi jednotlivými evropskými železničními systémy stále není dostatečně rozvinuta interoperabilita, navíc investice do železnic byly ještě donedávna naprosto nedostatečné. V prosinci 2013 přijala Evropská Komise program spolupráce veřejného a soukromého sektoru (PPP) s názvem Shift2Rail, v rámci kterého se investuje téměř miliarda EUR do výzkumu a inovací, s cílem zatraktivnit železnice pro osobní i nákladní dopravu. EU tak ztrojnásobí objem svých investic do tohoto odvětví.<sup>11</sup> Spolupráce veřejného a soukromého sektoru je zásadním krokem ke zlepšení situace železnic. Jestliže chceme přesunout více pasažérů a nákladu na evropské železnice, pak železnice musí poskytovat lepší služby a představovat atraktivní alternativu pro větší počet uživatelů. Aby byly tyto předpoklady naplněny, musí se železnice inovovat. Spolupráce veřejného a soukromého sektoru je průlomovým řešením, které bude stimulovat inovace ke snížení cen železničních služeb, zvýší kapacitu a poskytne spolehlivější a pravidelnější služby pro uživatele dopravy.<sup>12</sup>

Vybudování moderní a konkurenceschopné sítě železnic je v zájmu EU jak pro fungování jejího vnitřního trhu, tak pro rozvoj udržitelné dopravy. Vzájemná provázanost

---

<sup>11</sup> European Commission

<sup>12</sup> KALLAS Siim in: EU triples funding for rail innovation (2013) *"If we want to get more passengers and freight on Europe's railways, then rail needs provide better services and offer an attractive choice to more customers. For that to happen, rail needs to innovate. This public private partnership is a major breakthrough, it will drive innovation to reduce the costs of rail services, increase capacity and provide more reliable, frequent rail services for customers."*

dílčích aktivit a spolupráce na všech úrovních je nezbytná k tomu, aby železniční doprava zvýšila své podíly na celkové přepravě osob a nákladů.

Restrukturalizace železnice značně přispěly k vytvoření zdravého konkurenčního prostředí v odvětví. Státní společnosti už nemají monopolní postavení, naopak se musí vyrovnávat s konkurencí v podobě nových dopravců. EU také usiluje o zajištění transparentnosti jako součásti procesu k zlepšení konkurenceschopnosti železnic. Evropská legislativa již také umožňuje provozovatelům poskytovat své služby přes hranice jednotlivých států EU. Jelikož se národní sítě vyvíjely izolovaně, vzniká problém. Železnice se liší po stránce technických specifikací, různou šířkou rozchodu, standardy v napájení a v dalších. Nejen zmíněné odlišnosti komplikují provoz vlaků přes hranice. Změny pro zlepšení technické kompatibility infrastruktury budou rovněž vyžadovat značné investice. Nákladní doprava byla celkově liberalizována až v roce 2007, osobní pak následovala o tři roky později. Odvětví silniční dopravy však stejnou liberalizací prošlo již začátkem 90. let. To znamenalo pro budoucí vývoj na dopravním trhu další nevýhodu pro železnice.

Rostoucí požadavky trhu na přepravu na dlouhé vzdálenosti mohou pro železnice znamenat novou příležitost, protože ty mají pro přepravu velkých množství na dlouhé vzdálenosti nejlepší předpoklady. V dnešní době těží z kongescí na silnicích, vysokých cen ropy a rostoucích obav o životní prostředí. Pro osobní dopravu jsou budoucími hlavními segmenty doprava na krátké vzdálenosti například pro dojíždění do center měst a vysokorychlostní doprava. Trh pro vysokorychlostní přepravní služby roste spolu s rozvojem transevropských dopravních sítí. Zejména nízkonákladové aerolinie představují silnou konkurenci v přepravě na delší vzdálenosti.

Dalším důležitým aspektem modernizace je prosazování slučitelnosti s dalšími druhy dopravy, tak aby společně mohly být efektivně využívány. Intermodální doprava přispěje k tvorbě udržitelného dopravního systému pro osoby i náklad, kombinováním nejvhodnějších druhů dopravy.

Pro to, aby se železnice opět vyrovnala svými výkony silniční dopravě, bylo učiněno hodně, ale proces ještě není u konce. Budoucí zlepšení v oblasti modernizace infrastruktury a doprovodných opatření významně usnadní rozvoj vysokorychlostních železničních sítí.

## **2.3 Kongesce v evropské dopravě**

Kongesce se začaly v Evropě vyskytovat postupem času, díky neustále rostoucímu stupni motorizace. Kongesce mohou kvůli řadě svých nepříznivých důsledků negativně

ovlivňovat hospodářství v Evropě. Zácпами jsou nejvíce postiženy oblasti velkých měst, což je způsobeno vysokou koncentrací ekonomických aktivit, které neustále nutí obyvatele dojíždět. Ke snížení koncentrace dopravy v centrech má přispět rozvoj Transevropských dopravních sítí, které zlepší dostupnost periferních oblastí a částečně tak odstraní jejich nevýhodnou prostorovou lokalizaci. Problematika Transevropských sítí bude více rozvedena v další kapitole.

Dopravní zácpy nejsou pouze nepříjemností pro řidiče, ve svém důsledku představují značné ztráty paliva a produktivity. Mnoho výrobních procesů je závislých na přesně načasovaných dodávkách zboží, které jsou kongescemi ohroženy. Takto způsobené ztráty se odhadují na 1 % HDP EU. Přitom nejde jen o ztráty dané pomalejší a méně plynulou jízdou. Jedná se také o ztráty na lidských životech a vliv stresů na řidiče při takové jízdě. Plynulejší doprava působí pozitivně i na životní prostředí. Kongescemi je nejvíce postižená právě silniční doprava, důvodem může být nedostatečné vymezení vlastnických práv na pozemních komunikacích, což nechává velký prostor vzniku negativních externalit. Kongesce se nejčastěji objevují na přivaděčích do velkých měst a z měst na dálnice, potom na vjezdech do tunelů, na mosty a všude tam, kde dochází k redukci počtu jízdních pruhů, anebo omezení rychlosti.

Lepší infrastruktura, výkonnější doprava a logistika a lepší schopnost dopravu řídit, významným způsobem pomůže zlepšovat propustnost silnic, snižovat tak množství nehod a eliminovat rizika ucpávání dopravních cest. Technologický pokrok přispěl ke zlepšení plynulosti dopravy, pokud jde o navigační nebo různé informační systémy. Ve městech pak fungují systémy preferující více obsazená osobní vozidla, pro která jsou například vyhrazeny zvláštní jízdní pruhy. Další pokrok se očekává v souvislosti se zavedením automaticky ovládaných inteligentních vozidel. Dokud však bude platit, že silniční doprava je levnější než železniční, nebude se situace na evropských silnicích zlepšovat. Inovacemi v oblasti řízení dopravy a technologickým pokrokem je dosahováno dílčích zlepšení, neustálý růst vozového parku ale tato zlepšení stírá.

S rostoucí osobní a nákladní dopravou se zhoršují rizika plynoucí ze znečištění a kongescí. Evropská komise směřuje k takové formě mobility, která bude udržitelná, energeticky účinná a k životnímu prostředí šetrná. Zejména pak u nákladní dopravy bude důležité prosazovat řešení využívající účinné kombinace silniční a železniční přepravy. Dosažení cíle udržitelné dopravy bude také záviset na inovacích a technickém pokroku.

## 2.4 Evropská dopravní politika

### 2.4.1 Bílá kniha 2011

Evropská komise připravila novou Bílou knihu o dopravě, která byla přijata 28. 3. 2011, stanovující pravidla dopravní politiky pro další desetiletí. Bílá kniha uznává dopravu jako zásadní element pro naši ekonomiku a společnost. Doprava sehrává důležitou roli v rámci vnitřního trhu, má přímý vliv na ekonomickou prosperitu a tvorbu pracovních míst, ovlivňuje i životy jednotlivých občanů, kterým dává svobodu pohybu. Doprava má globální ráz, proto je nutné spolupracovat na mezinárodní úrovni při zajištění účinné a udržitelné dopravy.

Navzdory politickému úsilí, potenciálu zlepšení energetické účinnosti a přes značný technický pokrok se dopravní systém svým chováním příliš nezměnil. Ropné krize 70. let mohly dát odvětví dopravy první varování. Evropská Unie musí usilovat o snižování své závislosti na ropě, což souvisí se snižováním emisí uhlíku. V roce 2010 dosáhly náklady za dovoz ropy v EU přibližně 210 miliard EUR. Neschopnost obejít se bez velkého množství ropy může v budoucnu ohrozit celkovou ekonomickou situaci v EU. Doprava je dnes sice energeticky více účinná, avšak EU je z 96 % svých energetických potřeb stále závislá na ropě a ropných produktech. Doprava je na jedné straně čistší, ale na druhé je, kvůli své stále rostoucí intenzitě, nadále hlavním zdrojem hluku a znečišťování místního ovzduší.

Dalším tlakem na odvětví dopravy je požadavek Evropské Unie na snížení emisí skleníkových plynů o 80–95 % do roku 2050 - pod úroveň roku 1990. Vývoj a správné zavádění nových technologií pro vozidla a řízení dopravy budou pro dosažení cílů zásadní. Opožděné zavádění nových technologií by mohlo odsoudit odvětví dopravy v EU k nezvratnému úpadku.<sup>13</sup>

Bez modernizace dopravní infrastruktury a větší efektivitě při jejím využívání nebude možné dosahovat žádoucích změn. Investice do infrastruktury mají také kladné vedlejší efekty v podobě ekonomického růstu, tvorby blahobytu a pracovních míst. Dále posilují obchod a mobilitu občanů. Přetížení silniční a letecké dopravy je velkým problémem. Navíc je dopravní infrastruktura v rámci EU nerovnoměrně rozvinutá. Východ Evropy se musí rozvinout na úroveň západu.

Během desetiletého období, počínaje rokem 2001, kdy byla vydána předchozí Bílá kniha o dopravě, bylo dosaženo značného pokroku. V oblasti letecké, silniční a částečně i

---

<sup>13</sup> Evropská Komise (2011)

železniční dopravy došlo k dalšímu otevírání trhů. Bezpečnost u všech druhů dopravy vzrostla. Transevropské dopravní sítě přispěly k územní celistvosti a výstavbě vysokorychlostních železničních tratí. Byla posílena mezinárodní spolupráce. Rovněž byly učiněny kroky ke zlepšení dopadu dopravy na životní prostředí. Dopravní systém přesto není ve stavu, kdy by byl udržitelný. Při uplatňování současného přístupu závislost na ropě neklesá dostatečně, stejně tak jako úroveň emisí CO<sub>2</sub>. Podle Bílé knihy o dopravě z roku 2011 se budoucí udržitelný dopravní systém opírá o hlavní body, kterými jsou:

- Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility,
- účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu,
- globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu,
- čistá městská doprava a dojíždění.

Dopravní průmysl je důležitou součástí ekonomiky, zaměstnává okolo 10 milionů osob v EU a na HDP se podílí 5 %. EU i vlády států musí ujasnit budoucí politická opatření, tak aby výrobci a průmysl mohli plánovat investice. Vhodné bude se do nejvyšší možné míry spoléhat na tržní mechanismy, které zajistí optimální řešení.

Doprava bude muset v budoucnu spotřebovávat méně energie, lépe využívat moderní infrastrukturu, snižovat negativní dopad na životní prostředí a celkově směřovat k nezávislosti na ropě. Již bylo zdůrazněno, jak je odvětví dopravy důležité pro ostatní oblasti hospodářství, proto mobilita nesmí být ohrožena ani omezena. Plánování, výstavba a vybavení infrastruktury je procesem na velmi dlouhou dobu. Dnešní rozhodnutí budou mít vliv na dopravu v roce 2050, proto se provádění opatření nesmí odkládat. Ekologická doprava mezi městy zatím není tak rozvinutá jako doprava v centrech. Účinnost dopravních sítí, záleží na míře využití jednotlivých dopravních prostředků. S rostoucí vzdáleností přepravy osob a nákladů by měla být zajištěna provázanost jednotlivých druhů dopravy.<sup>14</sup>

## **2.4.2 Transevropská dopravní síť<sup>15</sup>**

Zveřejněním Zelené knihy v roce 2009 byla pomyslně zahájena revize politiky TEN-T, na kterou navazovala další jednání a konzultace dotčených stran. „*Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) má za cíl zajišťovat infrastrukturu nezbytnou pro hladké fungování vnitřního trhu a dosažení cílů lisabonské agendy pro růst a zaměstnanost. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo*

---

<sup>14</sup> Evropská komise (2011)

<sup>15</sup> Zpracováno podle Komise Evropských společenství (2009)



všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí, a podporuje tak udržitelný rozvoj.“<sup>16</sup> Tímto je znovu připomenuto, že pozitivní efekty, plynoucí z možnosti čerpání výhod vnitřního trhu, a postupné zkvalitňování infrastruktury přispěje k dosažení strategických cílů EU.

Transevropské sítě jsou svým zaměřením v Evropě nadřazené běžným dopravním cestám. Jejich primárním cílem je nejen zajištění dopravních služeb, ale především dosažení celkových evropských dopravních cílů integrací všech služeb s dopravou spojených. Tyto sítě nahlíží na dopravní odvětví v širších souvislostech, proto se zaměřují na nové technologie, životní prostředí nebo politické systémy v jednotlivých zemích. Stimulace ekonomického růstu spolu se vznikem nových pracovních míst vyžaduje v rámci rozsáhlého území, jakým je EU, kvalitní a spolehlivé dopravní spojení, které tyto sítě budou zajišťovat. „Dobré spojení se všemi bezprostředními sousedy Evropy je zásadní z ekonomického, politického a bezpečnostního hlediska.“<sup>17</sup>

Revidovaná politika transevropských sítí, dělí sítě do dvou vrstev, na globální a hlavní. Cílem je postupný vznik jednotné multimodální sítě, využívající inovativních dopravních systémů, které mají rovněž význam pro průmyslové inovace.

Hlavní síť (core network) obsahuje 9 nejdůležitějších evropských dopravních koridorů a měla by být dokončena do roku 2030. Síť byla stanovena podle jednotné evropské metodiky, nezávisle na vládách jednotlivých členských zemí a zahrnuje silnice, železnice i vodní cesty. Trasy hlavní sítě spojují důležité městské uzly, konkrétně všechna hlavní města a aglomerace nad milion obyvatel, a také vstupní brány do Evropské Unie, jakými jsou námořní přístavy, letiště a významné hraniční přechody. Hlavní síť dále usiluje o propojení sousedních primárních uzlů pokud možno všemi druhy dopravní infrastruktury. V případě železnic odděluje hlavní transevropská síť tratě pro osobní a tratě pro nákladní dopravu.

Globální síť (comprehensive network) propojuje všechny evropské regiony NUTS 2 a měla by být dokončena do roku 2050. Projekty byly definovány členskými státy podle jejich potřeb. Všechny projekty musely být podrobeny posouzení vlivu na životní prostředí, přeshraniční projekty musely mít souhlas dotčených zemí a každý přeshraničně plánovaný úsek musí pokračovat na území sousedního státu, jinak jej nelze do globální sítě zařadit. Globální síť zahrnuje celkem: 95 700 km silničního spojení, 106 000 km železničního spojení (z toho 32 000 km vysokorychlostního), 13 000 km vnitrozemských vodních cest, 411 letišť a 404 námořních přístavů. Většina z těchto zařízení a cest již existuje, avšak je nezbytné

---

<sup>16</sup> Komise Evropských společenství (2009) s. 3

<sup>17</sup> Komise Evropských společenství (2009) s. 3

modernizovat a zdokonalit jejich podstatnou část. Konkrétně se jedná o téměř 20 000 km silnic, více než 20 000 km železnic (z toho naprostou většinu vysokorychlostních tratí) a 600 km vnitrozemských vodních cest. Jednoduše lze říci, že do hlavní sítě jsou zařazeny ty dopravní tahy, které mají klíčový význam na nejvyšší úrovni v rámci celé Evropy. Hlavní síť je z tohoto pohledu tedy podmnožinou globální sítě, avšak dle důležitosti je jí nadřazena.

Výsledky z dosavadní realizace projektů zařazených do TEN-T již jsou patrné, zejména pokud se jedná o propojování silnic a železnic přes hranice jednotlivých států, tak aby tvořily interoperabilní nadnárodní síť. EU se nyní zaměřuje primárně na projekty spojené s vysokorychlostní železnicí. Je žádoucí zprovoznit celoevropskou železniční síť, která bude schopna konkurovat osobní automobilové a letecké dopravě, svou dostupností, flexibilitou, rychlostí, spolehlivostí a v neposlední řadě také atraktivitou. Prostředky Kohézního fondu směřují na projekty a regiony s různou úrovní rozvoje, tak aby postupně docházelo ke snižování disparit v rámci EU.

Jsou definovány čtyři hlavní cíle nové politiky TEN-T. Prvním je posílení vzájemné hospodářské soudržnosti členských zemí propojením všech regionů EU, doprovázené snižováním rozdílů v infrastruktuře a propojením dopravní infrastruktury pro dálkovou a regionální dopravu. Dalším cílem je zlepšení účinnosti dopravy. To znamená podporovat kvalitní a ekonomicky efektivní dopravu a integrovat její jednotlivé druhy, za pomoci nových technologií. Důležitým bodem je doplnit chybějící spojení ve stávajících infrastrukturách. Nová politika se také zabývá otázkou udržitelnosti dopravy, zejména pak snižováním emisí uhlíku a celkových externích nákladů z dopravy, za účelem dosažení čisté dopravy. Poslední cíl se zaměřuje na bezpečnost, ochranu a kvalitu pro uživatele dopravy a na zajištění celkové mobility občanů EU.

Pro pomoc se zajištěním financování projektů TEN-T byl pro nové plánovací období, počínající rokem 2014, zřízen fond CEF. Tento „Nástroj pro propojení Evropy“ slouží vedle dopravy také k rozvoji energetické a telekomunikační infrastruktury. Dalšími dvěma unijními nástroji jsou Evropský regionální a rozvojový fond (ERDF) a Fond soudržnosti (CF).<sup>18</sup>

Vzhledem k tomu, že TEN-T byla a je do značné míry plánována na národních úrovních, vzniká problém, jak síť kombinovat s evropskou úrovní plánování, která hledí na cíle nadřazené členským státům. Tato otázka nabývá na důležitosti s každým dalším rozšířením Evropské Unie. Vzhledem k účelu, za jakým jsou Transevropské sítě budovány, bude komplikované i další plánování sítí. Nehledě na budoucí podobu sítě, jsou stále platné

---

<sup>18</sup> Sosna (2011)

faktory, které bude nutné při dalším plánování zohledňovat. Existuje mnoho faktorů, které mají na celkovou poptávku po dopravě zásadní vliv. Patří mezi ně mimo jiné vývoj cen za dopravu a cen energií, rozvoj měst a jejich struktur, chování spotřebitelů a technologický vývoj. Dalším faktem je, že přeprava zboží klade na přepravu zcela rozdílné nároky než přeprava osob, navíc při odlišném vývoji jejich poptávek po dopravě. Vyšší tempo růstu u přepravy zboží by tedy mohlo způsobit další přítěž na již tak kongescemi sužovaných dopravních cestách. Nákladní doprava proto vyžaduje důkladnější posouzení dopadů na životní prostředí.

Politika TEN-T již začala reagovat na výzvy v oblasti přepravy zboží, kde je očekávaný nárůst o 34 % mezi lety 2005 a 2020. Logistika má přímou spojitost s naplňováním potřeb evropské ekonomiky, proto je důležité, aby se vyvíjela udržitelným způsobem. Užívání dopravních druhů podle jejich komparativních výhod, bude mít velký význam nejen pro plnění hospodářských, ale také environmentálních cílů EU. Proto, aby mohlo být plně využito potenciálu TEN-T pro nákladní dopravu, který se v ní skrývá, bude nutné zajistit potřebnou infrastrukturu od budování intermodálních terminálů až po zavádění inteligentních dopravních systémů, což bude představovat ještě další značné investice.

### 3 Analýza dopravní infrastruktury v ESÚS TRITIA

#### 3.1 Charakteristika ESÚS TRITIA a jeho vznik

Evropské seskupení pro územní spolupráci (ESÚS) TRITIA se nachází uprostřed Evropy, na hranici České, Polské a Slovenské republiky. Seskupení se skládá ze 4 dílčích částí, které zahrnují Opolské a Slezské vojvodství, Moravskoslezský kraj a Žilinský kraj. K oficiálnímu vytvoření spolupracujícího území došlo v roce 2011, avšak regiony se společnými kulturními a historickými vazbami spolupracují již po dlouhou dobu, prostřednictvím dohod v různých oblastech. Od roku 2009 se spolupráce posunula od bilaterální přeshraniční k multilaterální v rámci celého území čtyř krajů. Region dále spojuje překonání období transformace ekonomiky, problém odlivu kvalifikovaných a vzdělaných lidí do zahraničí a současný vývoj nových průmyslových odvětví, jakým je například automobilový průmysl.

ESÚS TRITIA zaujímá oblast o rozloze téměř 34 tisíc km<sup>2</sup> a počtem obyvatel přesahuje 7,5 milionu. Největšími městy jsou Ostrava a Katowice. Region má obrovský potenciál k rozvoji přeshraniční spolupráce na bázi vzájemného doplňování se všemi partnerskými regiony. TRITIA se snaží o zatraktivnění oblasti, vytvořením fungujícího městského regionu ve střední Evropě. Se silným podnikatelským prostředím, a několika univerzitami, které poskytují dostatečné možnosti vysokého vzdělání, nabízí TRITIA prostor pro vědecko-výzkumnou činnost a inovační potenciál. Všechny čtyři kraje navíc nabízejí široké možnosti pro turistický ruch.<sup>19</sup>

Na počátku příprav tohoto ESÚS byla formulována následující témata spolupráce:

- Doprava a infrastruktura,
- energie a životní prostředí,
- ekonomická spolupráce,
- cestovní ruch,
- chytré zavádění projektu a programů.

Jednotlivé oblasti byly stanoveny na základě projektů realizovaných prostřednictvím operačních programů Česká republika - Polsko a Česká republika - Slovensko v období let 2007 – 2013. Multilaterální přeshraniční formy spolupráce často postrádají společnou strategii. Partnerské kraje ESÚS TRITIA se proto v roce 2009 rozhodly rozpracovat

---

<sup>19</sup> EGTC TRITIA

společnou strategii, která bude stanovovat základní kroky pro budoucí hlavní výkonný orgán.<sup>20</sup>

Zástupci krajů České a Slovenské republiky se již v roce 2008 dohodli na důležitých bodech týkajících se dopravní infrastruktury, především na potřebě její dostavby. Dohoda potvrzuje význam dálnic a dalších důležitých silnic nejen pro ekonomiku obou zemí a také pro celou Evropu. Dále byl kladen důraz na efektivnější budování propojení Česka a Slovenska, jakožto jednoho z klíčových faktorů pro jejich rozvoj, zejména pak pro rozvoj příhraničních krajů.<sup>21</sup> Při realizaci konkrétních projektů je cílem v co největší míře využít finanční nástroje Evropské unie, prostřednictvím operačních programů z cíle Evropské územní spolupráce.

V roce 2010 byly už projednány konečné podmínky k založení Evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA. Výsledkem jednání byla dohoda na společném sídle v Cieszyň na polském území a na sídle sekretariátu v Českém Těšíně. Tato dvě zvolená města sama o sobě představují určitý vzor přeshraniční spolupráce. Hlavním rozhodujícím orgánem je valné shromáždění, v jehož čele je předseda z Moravskoslezského kraje a jeden představitel pak z ostatních tří krajů. Pro činnost ESÚS TRITIA jsou sepsány Stanovy a Úmluva, které jsou schváleny na příslušných úrovních všech čtyř zúčastněných regionů.<sup>22</sup>

K oficiálnímu vzniku ESÚS TRITIA došlo v prosinci 2012, podpisem zakládajících dokumentů a následnou registrací na Ministerstvu zahraničních věcí Polské republiky. Tento krok umožnil Seskupení naplňovat své poslání, tedy propagovat a podporovat efektivní mezinárodní spolupráci svých čtyř regionů. Svou činností bude zajišťovat a podporovat shodu, dialog i politickou debatu. Bude také vytvářet přeshraniční soudržnost na úrovni celého území, předkládat a realizovat projekty pro společný strategický rozvoj a zjednodušovat každodenní život obyvatel tohoto regionu. Identifikace potřeb a realizace projektů či společných akcí územní spolupráce se soustředí především na, již zmíněné, hlavní oblasti spolupráce. Pozornost však bude věnována i dalším oblastem, a to krizovému řízení, lidským zdrojům, vzdělávání včetně užší spolupráce mezi vysokými školami, spolupráci veřejných institucí, kultury a sportu.<sup>23</sup>

ESÚS TRITIA je zařazen mezi ostatní evropská seskupení územní spolupráce, které zastiťuje Výbor Regionů EU, ten reprezentuje regionální a místní samosprávné celky na úrovni Unie. ESÚS TRITIA předkládá své projekty do Operačních programů přeshraniční

---

<sup>20</sup> EGTC TRITIA

<sup>21</sup> Moravskoslezský kraj (2008)

<sup>22</sup> Moravskoslezský kraj (2010)

<sup>23</sup> Vlčková (2012)

spolupráce. V souladu s dohodnutými stanovami, byl stanoven členský příspěvek ve výši 22 tisíc EUR, pro každý ze čtyř krajů. Na realizaci projektů v roce 2013 hospodařilo Společenství se sumou 88 tisíc EUR.<sup>24</sup>

**Tabulka 3.1: Základní socioekonomické ukazatele krajů ESÚS TRITIA<sup>25</sup>**

	Jednotka	Slezské vojvodství	Opolské vojvodství	Moravskoslezský kraj	Žilinský kraj	TRITIA celkem
<b>Rozloha</b>	km <sup>2</sup>	12 333	9 412	5 427	6 809	33 981
<b>Počet obyvatel</b>	osoby	4 615 900	1 010 200	1 221 832	690 121	7 538 053
<b>Hustota osídlení</b>	obyv./km <sup>2</sup>	374	107	225	101	222
<b>Míra urbanizace</b>	%	77,6	52,2	75,5	49	63,6
<b>Průměrná hrubá mzda</b>	Kč	23 704	20 713	23 212	22 395	22 506
<b>Míra nezaměstnanosti</b>	%	11,1	14,4	10,1	12,5	12
<b>HDP/obyv.</b>	Kč	279 680	207 465	320 992	296 241	276 095
<b>Podíl na národním HDP</b>	%	13	2,1	10,1	11,2	9

*Zdroj: Národní statistické úřady, vlastní zpracování*

### 3.1.1 Moravskoslezský kraj

Moravskoslezský kraj se nachází na východním okraji České republiky, na hranicích s Polskem a Slovenskem. V celoevropském měřítku je poloha kraje velmi výhodná, kdy se nachází na hranici tří států. Oblast mezi rakouskou Vídní, polskou Hornoslezskou aglomerací a slovenskou Bratislavou protínají trasy významných dopravních cest, evropského významu. Kraj se vyznačuje velmi nadprůměrnou hustotou zalidnění v porovnání s průměrem ČR. Nachází se zde pět měst přesahujících 60 tisíc obyvatel, čímž je podpořena vysoká míra urbanizace v kraji. Kraj stále patří k nejprůmyslovějším regionům v České republice, ale již od období 90. let prochází strukturální transformací svých tradičních průmyslových odvětví. Tradiční hutnický a těžební průmysl se postupem času utlumoval, proto bylo nutné, aby se kraji podařilo nalézt nová odvětví, která by mohla těžký průmysl časem nahradit. Pro kraj to v současné době představuje jeden z důvodů nadprůměrné míry nezaměstnanosti. Během posledních let se do pozice významných odvětví dostal především automobilový průmysl, pozadu však nezůstala ani další odvětví například ICT nebo chemický průmysl. Kraj usiluje o

<sup>24</sup> Moravskoslezský kraj (2013)

<sup>25</sup> Pro přepočty na Kč použit kurz ČNB platný 5. 5. 2014: 1 Zlotý 6,53 Kč, 1 Euro 27,45 Kč.

vytváření podmínek pro získání velkých investic a snaží se naplňovat vlastní rozvojový potenciál.<sup>26</sup>

### 3.1.2 Žilinský kraj

Žilinský kraj se nachází v severozápadní části Slovenska. Na severozápadě sousedí s Moravskoslezským krajem a na severovýchodě se Slezským vojvodstvím. Kraj je průměrně rozlohy a lidnatosti v porovnání s ostatními Slovenskými kraji. Dle hustoty osídlení je mírně pod národním průměrem s přibližně 50% mírou urbanizace. Kraj se vyznačuje svou rozmanitou přírodou a na Slovensku patří k nejnavštěvovanějším. Tento kraj je, stejně jako kraj Moravskoslezský, protínán několika důležitými dopravními cestami a železničními koridory. Průmyslová povaha regionu je dána blízkými průmyslovými oblastmi v sousedních krajích v Polsku a České republice. Strukturální změny v ekonomice jsou dány posilováním sektoru služeb v posledních letech. Mezi hlavní průmyslové odvětví patří automobilový průmysl, stavební průmysl, strojírenství a papírnictví. Největší inovační potenciál je soustředěn do technických oborů, včetně elektrotechniky, strojírenství a ICT, do dřevozpracujícího průmyslu a v neposlední řadě do turismu.<sup>27</sup>

### 3.1.3 Slezské vojvodství

Slezské vojvodství se nachází na jižní hranici Polska, hraničí s Moravskoslezským a Žilinským krajem v rámci TRITIA a dalšími čtyřmi polskými vojvodstvími. V rámci Polské republiky patří Slezské vojvodství k nejmenším<sup>28</sup>, avšak dle počtu obyvatel je druhé nejlidnatější a navíc nejhustěji osídlené ze všech. Šest evropských hlavních měst se nachází v okruhu 600 km od vojvodství<sup>29</sup>, které se snaží z takto výhodné polohy těžit. Region disponuje nejhustější sítí silnic a železnic mezi ostatními vojvodstvími. Většina významných institucí, ať už se jedná o univerzity, kulturní zařízení, správní orgány nebo velké společnosti, se nachází ve velkých městech Slezské aglomerace. Hornoslezská metropolitní oblast, nacházející se na území tohoto vojvodství, je největší urbanizovanou oblastí ve střední až východní Evropě. Vysoký stupeň urbanizace (přes 75 %) je doprovázen vysokým počtem měst s více než 50 tisíci obyvateli (celkem 19), z nichž tři města mají dokonce přes 200 tisíc obyvatel. Hustá síť přímo propojených měst, tvořících metropolitní oblast, je dlouhá až 70 km a rozkládá se na 1 200 km<sup>2</sup>, kde je průměrná hustota osídlení 1 900 obyvatel/km<sup>2</sup>. Tak vysoká

---

<sup>26</sup> EGTC TRITIA

<sup>27</sup> EGTC TRITIA

<sup>28</sup> S rozlohou 12 333 km<sup>2</sup> je vojvodství třetím nejmenším

<sup>29</sup> Blízká hlavní města evropských států jsou: Vídeň, Bratislava, Budapešť, Berlín, Praha a Varšava

koncentrace lidí vytváří vysoký ekonomický potenciál. V tomto regionu se dohromady nachází tisíce obchodních společností a přes 30 univerzit.<sup>30</sup>

### 3.1.4 Opolské vojvodství

Opolské vojvodství se nachází na západ od vojvodství Slezského a severozápadně od Moravskoslezského kraje. Jedná se o nejmenší a nejméně lidnaté vojvodství v Polské republice. Tento kraj vyniká velkým hospodářským a investičním potenciálem a dynamicky se rozvíjí. Průmysl je různorodý a rovnoměrně rozložen po vojvodství. Převládajícími odvětvími jsou stavební, elektrotechnický a chemický průmysl. Zastoupení má také lehký průmysl a potravinářství. Vojvodství je rovněž zemědělským regionem. Opolské vojvodství nabízí širokou paletu možností vzdělávání, univerzity zajišťují také potřebný výzkum. Region má své přednosti v rozmanité přírodě, která nabízí možnosti volnočasových aktivit. Velká část vojvodství je pokryta lesy, národními parky a chráněnými oblastmi.<sup>31</sup>

*„We also support education, culture and the development of renewable energy. Our activities clearly manifest our efforts to find all partners for the major issues of Opole Region, no matter if over the borders. We believe that participation of our region in the EGTC “TRITIA” will improve coordination of the cooperation with our foreign neighbours as well as our quality of life.”<sup>32</sup>*

## 3.2 Plánování rozvoje infrastruktury České republiky a Moravskoslezského kraje

Fungování moderní společnosti klade stále rostoucí nároky na rychlost, bezpečnost a komfort přepravy. Aby bylo možné tyto potřeby společnosti uspokojit, je nutné silniční infrastrukturu neustále rozvíjet, pro zajištění jak vnitrostátních, tak mezinárodních dopravních vztahů, včetně dopravy tranzitní. Pro rozvoj jednotlivých území pak znamená rozvinutá infrastruktura pozitivní impuls k naplnění svého socioekonomického potenciálu. Celkový proces závisí na mimo velkých objemů finančních prostředků také na rychlém procesu příprav a následné realizace nových projektů.

Přednost v realizaci dostávají nejdůležitější dopravní cesty, tedy dálnice a rychlostní komunikace, a to jak výstavba nových chybějících úseků, tak jejich modernizace. Silniční

---

<sup>30</sup> EGTC TRITIA

<sup>31</sup> EGTC TRITIA

<sup>32</sup> EGTC TRITIA s. 7



infrastruktura se však netýká pouze samotných cest, ale je spojena s dalšími stavbami, které přímo souvisí s jejím provozem. Svou důležitost mají tedy i obchvaty měst, realizace opatření vedoucích k zvyšování bezpečnosti, řešení závadných mostů, postupné odstraňování nehodových lokalit a další.

V České republice je Ředitelství silnic a dálnic poskytována podpora z Operačního programu Doprava v rámci dvou prioritních os. Prioritní osa 2 – Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T. Cílem je zde zlepšení silniční dopravy na síti TEN-T, což je předpokladem pro zlepšení dostupnosti České republiky, ale také zlepšení podmínek pro zvládnutí tranzitních přepravních proudů přes území ČR. Celková délka nově budovaných úseků dálnic a rychlostních silnic na síti TEN-T zahrnutých do OP Doprava je 120 km. Druhou je prioritní osa 4 – Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T. Tato osa je zaměřena například na budování již zmíněných obchvatů měst a na celkové zlepšení kvality silnic I. tříd. Provádění těchto aktivit je zásadní pro zabezpečení kvalitního meziregionálního silničního spojení. Implementace těchto akcí by měla zároveň pomoci snížit negativní vliv z těžké silniční dopravy na dotčené obyvatelstvo.<sup>33</sup>

Evropská obchodní cesta sever-jih, která vede přes východ České republiky, významně ovlivňuje hospodářský i společenský vývoj Moravskoslezského kraje, který proto přizpůsobuje své rozvojové plány zejména pro mezinárodní tranzit.<sup>34</sup> Moravskoslezský kraj se ve své rozvojové strategii zabývá problematikou dopravy a dopravní infrastruktury v globálním cíli „Kvalitní a kulturní prostředí, služby a infrastruktura pro život, práci a návštěvu.“ Kraj si stanovuje za cíl dokončit silniční síť nadregionálního významu, která zajistí propojení s okolními regiony v rámci ČR i přes její hranice. Tento krok znamená srovnání s vyspělými státy Evropy po infrastrukturní stránce, proto je nezbytné jej učinit v co nejkratším časovém horizontu, bez dalších odkladů. Kvalitní krajská silniční síť je nutnou podmínkou pro dopravu většiny obyvatel kraje do zaměstnání a za vzděláním. Nezbytností je především zlepšení dostupnosti ostravské aglomerace ze západní části kraje, tedy z Opavska, Krnovska a Bruntálska. Tato města se nacházejí na krajské páteřní síti, kterou je nutné modernizovat. Modernizace se bude týkat i ostatních silnic nižších tříd v krajském vlastnictví.<sup>35</sup> Prioritní rozvojovou osou kraje jak z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury, tak i z hlediska širšího hospodářského, sociálního i kulturního rozvoje je Balticko – Adriatický koridor.

---

<sup>33</sup> Ředitelství silnic a dálnic ČR (2013)

<sup>34</sup> Moravskoslezský kraj

<sup>35</sup> Moravskoslezský kraj (2012)

Moravskoslezský kraj zformuloval vlastní návrh uspořádání evropské dopravní sítě v kraji. V hlavní síti se jedná o potvrzení koridor "Sever – Jih" a zařazení koridor "Slezský kříž" – východ (Ostrava – Český Těšín – Žilina). V globální síti pak o zařazení koridor "Slezský kříž" – západ (Ostrava – Opava – Krnov – Opole). Záměr kraje byl již úspěšně prezentován v rámci ESÚS TRITIA.<sup>36</sup>

### 3.2.1 Hlavní silniční tahy Moravskoslezského kraje

**Tabulka 3.2: Hlavní silniční tahy Moravskoslezského kraje**

Silnice	Trasa
D1	(Brno) – Ostrava – Bohumín
I/48 (R48)	Bělotín – Nový Jičín – Frýdek-Místek - Český Těšín – polská hranice
I/46	(Olomouc) – Opava – polská hranice – (Ratiboř)
I/57	(Vsetín) – Nový Jičín – Opava – Krnov – Město Albrechtice – polská hranice – (Prudnik)
I/58	(Rožnov) – Příbor – Ostrava – Bohumín – polská hranice
I/45	(Horní Loděnice) – Bruntál – Krnov – polská hranice
I/67	Bohumín – Karviná – Český Těšín
I/59	Ostrava – Orlová - Karviná
I/68	Horní Tošanovice – Třinec-Nebory
I/11	(Hradec Králové) – Opava – Ostrava – Český Těšín – Třinec-Nebory - Jablunkov – hranice Slovenska
I/56 (R56)	Hlavatá – Frýdlant nad Ostravicí – Frýdek-Místek – Ostrava – Opava

*Zdroj: ŘSD, vlastní zpracování*

Dokončení **dálnice D1** v úseku k polským státním hranicím, má zásadní význam pro dopravu v Moravskoslezském kraji. Došlo k značné úlevě na silnicích I/47, I/48 a I/58, které byly pro potřeby tranzitní dopravy nevyhovující. Význam této stavby spočívá také v napojení na republikovou síť, což je první podmínkou pro přilákání významných investorů, tedy realizaci rozvojových aktivit v kraji. Celková délka dálnice na území kraje je 60 km. Mezinárodní význam této dálnice spočívá v její součásti větve VI. multimodálního koridoru, který je veden v trase Katowice – Bohumín – Ostrava – Brno – Vídeň. Nejbližší paralelní

<sup>36</sup> Moravskoslezský kraj

severojižní spoj je veden přes Norimberk v Německu. To jen zvyšuje mezinárodní význam této dálnice.<sup>37</sup>

Rychlostní **silnice R48** prochází po jižním okraji Ostravské aglomerace a spojuje její důležitá centra, a to Nový Jičín, Příbor, Frýdek-Místek s Českým Těšínem a Polskem, kde na ni navazuje polská rychlostní silnice S1. V minulosti plnila silnice I/48 páteřní osu Ostravské aglomerace, ale po zprovoznění a dokončení celé Ostravské části D1 její dopravní význam klesá. Rychlostní silnice R48 je významná i s mezinárodního hlediska, protože je po ní vedena mezinárodní silnice E462 (Viedeň – Brno – Krakov) a tvoří hlavní silniční tah do Polska. Hraniční přechod Chotěbuz je nejzatíženějším hraničním přechodem mezi Českou a Polskou republikou.<sup>38</sup> Z celkové délky zbývá ještě dokončit téměř 39 km. Úseky Bělouhovec-Rychaltice v délce přes 30 km jsou nyní ve fázi příprav. Na obchvatu města Frýdek-Místek se v současnosti pracuje a předpokládané zprovoznění je plánováno na rok 2017.

**Silnice I/46** vede ve směru severovýchod od Olomouce na Opavu, kde se kříží se silnicemi I/11 a I/57 a pokračuje na státní hranice s Polskem.

**Silnice I/57** vede severojižním směrem na polské hranice a propojuje několik velkých měst. Díky svému křížení s dálnicí D1 mezi obcemi Hladké Životice a Fulnek bylo na silnici I/57 nutné vybudovat přivaděče, sloužící zároveň jako obchvaty těchto dvou měst. V současnosti není vyřešen obchvat Opavy, kde je vyšší intenzita provozu díky křížení se silnicí I/11. Vytíženost silnice se negativně projevuje také v Krnově, výstavba jeho obchvatu by měla začít již v letošním roce.

**Silnice I/58** má nadregionální význam a patří mezi hlavní silnice vedoucí severojižním směrem. Vede z Beskyd (Rožnov pod Radhoštěm) přes Příbor a Ostravu na hranice s Polskem. Důležitým úsekem silnice je část mezi Příborem a Skotnicí, které zajišťuje propojení dálnice D1 s rychlostní silnicí R48. Silnice také představuje napojení letiště v obci Mošnov. V plánu na léta 2016-2019 je výstavba jejího obchvatu, který zlepší přístupnost letiště i přilehlé průmyslové zóny.

**Silnice I/45** je součástí silničních tranzitních tras vedoucích ve směru sever – jih. Je důležitým spojením severní části Moravskoslezského kraje, její parametry však neodpovídají svému dopravnímu významu. Aktuálním problémem je křížení silnic I/45 a I/11 ve městě Bruntál. Výstavba jižního obchvatu města je připravena k realizaci v letech 2015-2017, to ovšem nepředstavuje konečné řešení. Nutné bude dobudování také severního obchvatu pro silnici I/11, která vede ve směru západ-východ.

---

<sup>37</sup> Ředitelství silnic a dálnic ČR (2013)

<sup>38</sup> Ředitelství silnic a dálnic ČR (2013)

**Silnice I/67** vede podél polské hranice a spojuje velká města Bohumín, Český Těšín, Třinec a Karviná. Vzhledem ke svému umístění je silnice velmi vytížená, proto je prioritou dopravu z měst odvádět pomocí obchvatů. Obchvat Bohumína byl vybudován v roce 2012 a slouží zároveň jako přivaděč na dálnici D1. Nyní je v plánu vybudování obchvatu Karviné.

**Silnice I/59** spojuje Karvinou a Ostravu a vytváří spojení silnic I/11 a I/67. Silnice je místního významu.

**Silnice I/68** propojuje rychlostní silnici R48 a silnici I/11. Z hlediska dopravní funkce je komunikace využívána kromě tranzitní dopravy k přímé obsluze přilehlého území, avšak vede přes hustě osídlená území kolem obcí Hnojník a Střítež. Tuto situaci má vyřešit připravovaná stavba úseku Třanovice – Třinec-Nebory, která bude zároveň sloužit jako součást hlavního tahu na Slovensko.

**Silnice I/11** je důležitou tepnou, vedoucí západο-východním směrem a v kraji patří k nejvytíženějším. Silnice vede od slovenských hranic přes Ostravu do Opavy a pak dále na západ. Od roku 2008 jsou již v provozu obchvaty měst Český Těšín a Jablunkov, průtah městem Hrádek pak od roku 2011. V současné době se pracuje na propojení silnice R48 se Slovenskou republikou, dobudováním silnice I/11 v úsecích Třinec-Nebory – Oldřichovice a Oldřichovice – Bystřice. Toto spojení je důležité, jelikož silnice I/11 je součástí E75 vedoucí přes ČR, která zabezpečuje spojení Slovenska a Polska. Zatímco jižní obchvat Opavy, který propojuje silnici I/46 je již dokončen, dopravní tah směrem na Krnov je veden stále centrem města. V plánu je proto severní obchvat Opavy, který intenzitu dopravy ve městě sníží. Vzhledem k vysoké vytíženosti v úseku mezi Opavou a Ostravou dochází k jeho zkapacitnění. Realizací tohoto úseku dojde také k částečnému odklonu dopravy ze západní části Ostravy.

**Silnice I/56** vede severojižním směrem přes celý Moravskoslezský kraj. Spojuje státní hranici se Slovenskem, vede přes velká města, Frýdek-Místek, Ostrava a Opava až k hranici s Polskem. V úseku Frýdek-Místek – Ostrava se jedná o rychlostní silnici R56, která má vazbu i na silnici R48. Během let 2008 a 2012 byly v Ostravě dokončeny 2 úseky této silnice na Místecké ulici, které propojily jižní část centra Ostravy se severní částí Ostrava-Přívoz, zároveň fungují jako dálniční přivaděč. V centru Ostravy je 400 m dlouhý úsek, kde je doprava na I/56 vedena pouze dvěma proudy. Problémovým úsekem na této silnici je spojení Ostravy a Opavy, které je vedeno přes mnoho obcí na této trase, po silnici jejíž kvalita nevyhovuje vysoké intenzitě dopravy.

Páteční síť Moravskoslezského kraje, tvořena dálkovými komunikacemi s nadregionálním významem je označována pojmem Slezský kříž. Jednotlivé komunikace jsou vymezeny v severojižním směru dálnicí D1 a rychlostní silnicí R48 (Nový Jičín – Český

Těšín). V západovýchodním směru je Slezský kříž tvořen silnicemi I/57 (Bartultovice – Opava), I/11 (Opava – Ostrava), I/56 (Ostrava – Frýdek-Místek), I/68 (Horní Tošanovice – Třinec-Nebory) a poté opět I/11 (Třinec-Nebory – Mosty u Jablunkova). Krátký úsek mezi Frýdkem-Místkem a Horními Tošanovicemi je veden po silnici R48. Tyto komunikace jsou ve velké míře kapacitně přetížené a přes značné úsilí stále vedeny nevyhovujícím způsobem. Zlepšení bylo dosaženo vybudováním obchvatů kolem měst, avšak přetrvávají kapacitní problémy, způsobené mimo jiné úzkým šířkovým uspořádáním.<sup>39</sup>

**Obrázek 3.1: Slezský kříž**



Zdroj: [www.silnice-zeleznice.cz](http://www.silnice-zeleznice.cz)

### 3.2.2 Železniční infrastruktura Moravskoslezského kraje

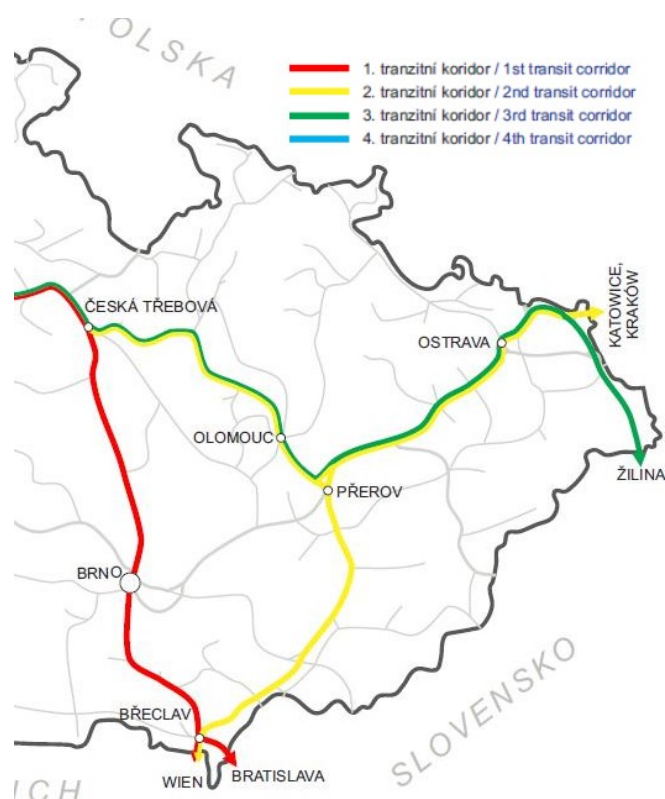
Na celonárodní úrovni je pro kraj nejdůležitější trať č. 270 (Bohumín – Ostrava - Přerov), která vede do Prahy. Významnou regionální trať, zajišťující spojení s okolními kraji v Polsku a na Slovensku je trať č. 320 (Bohumín – Český Těšín – Třinec – Mosty u Jablunkova – Čadca).

Přes dominantní postavení silniční dopravy v Moravskoslezském kraji, by neměla být železniční doprava opomenuta. Velká intenzita silniční dopravy znamená velkou zátěž pro místní životní prostředí, proto je nutné přistupovat k modernizaci železnic, které představují

<sup>39</sup> Havlík (2013)

ekologickou alternativu silniční dopravy. Železnice má potenciál k tomu, aby kraj dospěl k naplnění svého globálního cíle, kterým je „kvalitní a kulturní prostředí, služby a infrastruktura pro život, práci a návštěvu.“ Kraj proto bude usilovat o změny, které zlepší využitelnost a dostupnost železniční dopravy, stejně tak jako celkovou atraktivitu přepravování vlakem a to jak pro osobní tak pro nákladní dopravu. Bude nutné, aby kraj podporoval moderní formy příměstské železniční dopravy, které jsou schopny konkurovat individuální automobilové dopravě. Pro meziregionální dopravu bude rozhodující, zdali přes Moravskoslezský kraj povede plánovaná vysokorychlostní železnice.<sup>40</sup>

**Obrázek 3.2: Průběh tranzitních železničních koridorů na východě ČR**



*Zdroj: Správa železniční dopravní cesty*

### 3.2.3 Napojení Moravskoslezského kraje na TEN-T

Českou republiku protínají celkem tři z devíti transevropských dopravních koridorů hlavní sítě. Jedná se o Balticko–adriatický, Rýnsko-dunajský a o koridor Východ–východní Středomoří, přičemž Moravskoslezský kraj protínají první dva jmenované.

Rýnsko-dunajský koridor spojuje Štrasburk a Frankfurt nad Mohanem prostřednictvím dvou rovnoběžně vedoucích os v jižním Německu. První osa vede podél řek Mohan a Dunaj

<sup>40</sup> Moravskoslezský kraj (2012)

na Norimberk, s odbočkou na sever do České republiky, kde vede přes Prahu do Žiliny a dále na slovensko-ukrajinskou hranici. Druhá větev vede přes města Stuttgart a Mnichov na Linec, kde se spojují. Dále tato větev pokračuje Rakouskem, Slovenskem a Maďarskem do Rumunska, kde končí na březích Černého moře. Jeho součástí jsou železnice, silnice, letiště, přístavy, kombinované terminály železniční a silniční dopravy a systém vnitrozemských vodních cest řek Dunaj, Sáva a Mohan.

Balticko-adriatický koridor se táhne z Polska od přístavních měst Gdyně a Gdaňsk a z měst Štetín a Svinouští jižním směrem. U polských Katovic dochází k rozvětvení, kde jedna větev vede do České republiky a prochází Ostravou a druhá větev směřuje na Slovensko a prochází Bratislavou. Obě se sbíhají v rakouské Vídni, odkud koridor vede dále na jihozápad do slovinského přístavu Koper a do italských přístavů Trest, Benátky a Ravenna. Jeho součástí jsou železnice, silnice, letiště, přístavy a kombinované terminály železniční a silniční dopravy.<sup>41</sup>

Trasa Baltsko-jadranského koridoru je na území Moravskoslezského kraje vymezena dálnicí D1 a rychlostní silnicí R48 (**E462**) v silniční síti. Po železnici je trasa vymezena II. tranzitním železničním koridorem (Bohumín – Přerov), který zajišťuje napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Výhledově má být součástí koridoru také vysokorychlostní trať pro osobní přepravu. Severojižní koridor představuje významný dopravní tah v kraji, propojující sever Polska s Itálií a středoevropským prostorem, spojujícím významné evropské aglomerace kolem Vídne, Katovic a Ostravy.

Východní oblast koridoru Slezský kříž, která zajišťuje spojení se Slovenskem (Ostrava - Žilina), představuje především silnice I/11, která se u Českého Těšína schází se silnicí **E75**, a III. tranzitní železniční koridor, vedoucí po trase Bohumín – Mosty u Jablunkova. Východní část Slezského kříže má velký význam pro celoevropskou dopravu tím, že na území Moravskoslezského kraje propojuje dvě větve Balticko-adriatického koridoru a zajišťuje tak nutné spojení regionálních aglomerací Katowice – Ostrava – Žilina.

Západní část koridoru Slezský kříž, která poskytuje propojení s Polskem (Ostrava – Opole) je vymezena rovněž silnicí I/11 a silnicí I/57. Napojení je podpořeno železniční tratí vedenou ve směru Ostrava – Krnov – Glucholazy. Evropský význam západní části koridoru je v propojení významných krajských center Opole a Ostravy.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Evropská komise (2014)

<sup>42</sup> Moravskoslezský kraj

### 3.3 Plánování rozvoje infrastruktury Slovenska a Žilinského kraje

Ve své rozvojové strategii na léta 2007-2013 uvádí Žilinský kraj jako svůj hlavní cíl zvýšení své konkurenceschopnosti a výkonnosti, doprovázené zvýšením kvality života obyvatel. Jak již bylo zmíněno, doprava má významný vliv na hospodářský i na celkový rozvoj území nebo regionu, proto je jedním ze strategických cílů také „Infrastruktura a regionální dostupnost.“

Specifickým cílem je „dosažení vysoké úrovně dopravní infrastruktury, občanské vybavenosti a kvalitního životního prostředí,“ ke kterému má dovést splnění dílčích aktivit v daných oblastech. Pro rozvoj Žilinského kraje má dobudování dopravní infrastruktury stejný význam jaký byl již zmíněn v případě kraje Moravskoslezského, a to že představuje nezbytnou podmínku sociálního a hospodářského rozvoje. Vliv dokončené a modernizované infrastruktury se pozitivně projeví na úrovni krajské i na úrovních nižších územních celků. Napojením na dálniční a železniční síť a síť kombinované dopravy umožní urychlit rozvoj regionů. Modernizace a dobudování sítí zároveň sníží celkovou zátěž pro životní prostředí a přispěje také ke zvýšení bezpečnosti v dopravě.<sup>43</sup>

#### 3.3.1 Hlavní silniční tahy Žilinského kraje

Slovensko má s pokrytím svého území nadřazenou silniční infrastrukturou dlouhodobější problém. Jedním z důvodů mohlo být nedostatečné čerpání prostředků EU na výstavbu dálnic a rychlostních silnic v předchozích plánovacích obdobích.<sup>44</sup> Páteří silniční síť je tvořena dálnicemi D1 a D3 a rychlostními silnicemi R1, R3 a R5. Je však nutné poznamenat, že tyto silnice zatím nejsou dokončeny v plánovaném rozsahu. Síť rychlostních silnic a dálnic je doplněna silnicemi první třídy.

**Dálnice D1** vede přes celé území Slovenské republiky ve směru východ-západ a představuje hlavní silniční spojení dvou největších měst, Bratislavy a Košic. Z celkové délky 515 km je v provozu 320 km. Na Žilinský kraj připadá 127,6 km této dálnice, vedených po trase Vrtižer – Hričovské Podhradie – Lietavská Lúčka – Dubná Skala – Turany – Hubová – Ivachnová - Liptovský Mikuláš – Liptovský Hrádok – Vážec. Celý úsek Hričovské Podhradie – Ivachnová je zatím v přípravě, takže provozu je v současné době jen 57,5 km. Úseky Dubná

---

<sup>43</sup> Žilinský samosprávný kraj

<sup>44</sup> Ministerstvo dopravy výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky



Skala – Turany a Hubová – Ivachnová jsou ve výstavbě s plánovaným dokončením v letech 2014 respektive 2017. Během příštích tří let se tedy dálnice D1 rozroste o téměř 32 km.<sup>45</sup>

**Dálnice D3** se nachází na severu Slovenska, pouze v Žilinském kraji. Trasa dálnice je plánována ve směru Hričovské Podhradie – Žilina – Kysucké Nové Mesto – Čadca – Svrčinovec – Skalité. Po svém dokončení bude 60,8 km dlouhá dálnice zajišťovat spojení mezi Žilinou a hranicí s Polskem u obce Skalité. V provozu jsou zatím pouze úseky Oščadnica – Čadca a Žilina-Strážov - Hričovské Podhradie, kde se bude křížit s dálnicí D1. V provozu je tedy zatím jen 13,7 km a dalších 15,4 km aktuálně ve výstavbě. Dokončení celé dálnice je plánované na rok 2018.

**Tabulka 3.3: Hlavní silniční tahy Žilinského kraje**

Silnice	Trasa
D1	(Bratislava) – Žilina – Ružomberok - Liptovský Mikuláš – (Poprad)
D3	Hričovské Podhradie – Žilina - Kysucké Nové Město - Krásno nad Kysucou – Čadca – polská hranice
I/11 (E75)	Česká hranice – Čadca – Kysucké Nové Mesto - Žilina
I/12	Svrčinovec – Čierne – Skalite – polská hranice
I/18 (E442, E50)	Česká hranice – Bytča – Žilina – Martin – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – (Poprad)
I/59	(Banská Bystrica) – Ružomberok – Dolný Kubín – Trstená – polská hranice
I/64	(Prievidza) - Žilina
I/65	Nitra – Turčianske Teplice - Martin

*Zdroj: Vlastní zpracování*

**Silnice I/11** je pokračováním české silnice I/11. Silnice má pro mezinárodní tranzit největší význam, jelikož je součástí evropské silnice E75 a zajišťuje hlavní silniční spojení Slovenské a České republiky v regionu. Silnice je důležitá především pro nákladní dopravu, pro zajištění spojení partnerských automobilek Kia a Hyundai, které mají své výrobní závody na obou stranách hranice.

**Silnice I/12** se nachází u severní hranice kraje. V obci Svrčinovec se setkává se silnicí I/11. Silnice představuje hlavní silniční spojení se Slezským vojvodstvím, kde pokračuje jako silnice č. 69.

<sup>45</sup> Mokřý (2012)

**Silnice I/18** představuje hlavní tah ve směru východ-západ. Vede z České republiky od hraničního přechodu Makov v Beskydech, kopíruje trasu silnice E442 a dále pokračuje podél trasy dálnice D1 (E50) až do Prešova. Silnice končí v obci Michalovce na západě republiky. Význam této silnice je v současné době pořád značný, avšak po dobudování všech zbylých úseků dálnice je očekáváno, že její vytíženost poklesne.

**Silnice I/59** vede severojižním směrem z Banskobystrického kraje přes Žilinský až do Polska. Po celé své délce kopíruje trasu silnice E77. V rámci kraje je vedle silnic I/11 a I/12 dalším důležitým silničním spojením s Polskem.

**Silnice I/64** vede z jihu Slovenska z města Komárno směrem na sever do Žiliny. Silnice má pouze regionální význam, vede na hraniční přechod Komárno s Maďarskem. Na Slovensku spojuje města Žilina, Prievidza a Nitra.

**Silnice I/65** je silnicí regionálního významu, vedoucí ze středu Slovenska směrem na jihozápad. V úseku mezi městy Žiar nad Hronom a Nitra vede po trase rychlostní silnice R1 a evropské silnice E571. V Žilinském kraji končí ve městě Martin.

Z hlediska přeshraniční mobility obyvatel a rozvoje přeshraničního obchodu mají význam i silnice nižších kategorií. V Žilinském kraji se jedná o úseky Čadca – Milošová – Mosty u Jablunkova a Turozka – Bílá – Klokočov. Obě spojení byla rekonstruována během uplynulého plánovacího období EU prostřednictvím realizace projektů z Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Slovenská republika.

### 3.3.2 Železniční infrastruktura Žilinského kraje

Železniční infrastruktura na Slovensku se vyznačuje hustotou své sítě, která je však zastaralá a nedostatečně využívána. V síti TEN-T bylo k 1. 1. 2010 zahrnuto 1 382 km tratí z celkových 3 474 km. Vládou Slovenské republiky byl schválen za účelem modernizace a zatraktivnění železnic „Program modernizace a rozvoje železniční infrastruktury na roky 2007 – 2010,“ který měl celý proces urychlit.<sup>46</sup>

Žilinským krajem prochází Baltsko-jadranský koridor po železnici v úseku Čadca – Žilina – Trenčín – Bratislava, který je součástí hlavní sítě. Mezi takzvané projekty evropského zájmu je na Slovensku zařazeno železniční propojení Katowice – Žilina – Nové Město nad Vahom, které je součástí železniční osy Gdaňsk – Varšava – Bratislava – Vídeň.

Mezi hlavní krajské železnice patří trať **č. 120**, která zajišťuje spojení Žiliny s hlavním městem Bratislavou a je součástí větve Baltsko-jadranského koridoru. Významnou tratí je také **č. 127**, vedoucí po trase Žilina - Čadca – Český Těšín – Ostrava. Tato trať je zařazena do

---

<sup>46</sup> Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálního rozvoja Slovenskej republiky

doplňkové sítě TEN-T. Na národní úrovni je důležitým spojením také trať č. 180, která spojuje Žilinu a Košice. Tato trať patří rovněž do hlavní sítě TEN-T, je však součástí Rýnsko-dunajského koridoru.

Cílem kraje je zvýšení kvality na úroveň vyspělých evropských železnic, prostřednictvím modernizace infrastruktury na tratích evropských koridorů, jiných důležitých úseků a uzlů. V Žilinském kraji byl modernizován úsek Žilina – Krásno nad Kysucou a připravuje se práce na úseku Púchov – Žilina, pro zvýšení rychlosti na 160 km/h. V realizaci jsou úseky Liptovský Mikuláš – Važec – (Poprad) na 160 km/h a úseku Krásno nad Kysucou – Čadca na 80-100 km/h.<sup>47</sup> Dále je v plánu modernizace železničního uzlu u Žiliny, úseku Žilina – Karlovy – Liptovský Mikuláš pro zvýšení rychlosti na 100–140 km/h.<sup>48</sup>

### 3.3.3 Napojení Žilinského kraje na TEN-T

Žilinským krajem prochází dva multimodální evropské koridory. Prvním je Rýnsko-dunajský, jenž vede z Rakouska ve směru Bratislava – Trenčín – Žilina – Košice a dále pokračuje na Ukrajinu. Koridor vede v Žilinském kraji po železniční trati č. 180 úsekem Žilina – Ružomberok – Liptovský Mikuláš – Važec a v úseku Žilina – Bytča po trati č. 120. V silniční dopravě pak po dálnici D1. Tento koridor je také významnou trasou intermodální dopravy, díky propojení s Vážskou vodní cestou.

Druhým koridorem je Baltsko-jadranský, vedoucí z Polska ve směru Čadca – Žilina – Bratislava a dále do Rakouska. Tento koridor je v železniční dopravě veden v úseku Žilina – Čadca – Skalité po tratích č. 120 a 129 a v silniční dopravě je tvořen dálnicí D3. Z druhé větve koridoru je do sítě TEN-T zařazen pouze železniční úsek Čadca – Svrčinovec/Mosty u Jablunkova, který dále pokračuje ve směru na Ostravu. Silnice vedoucí ve stejném směru je zatím považována jako doplněk hlavní sítě. Tato trasa tvoří významnou spojkou mezi větvemi VI. koridoru Gdaňsk – Katowice – Žilina a Bielsko Biala – Ostrava – Břeclav, kde je křížení s IV. koridorem Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Štúrovo. Po silnicích představuje trasu rychlostní silnice R5 ve směru Svrčinovec – Mosty u Jablunkova.<sup>49</sup>

Žilinský kraj je oblastí, kde se setkávají tři mezinárodní silnice evropského významu. První z nich je silnice E77 (Krakov – Trstená – Ružomberok – Banská Bystrica – Zvolen – Budapešť). Další je E75, vedoucí v severojižním směru (Katovice – Bielsko-Biala – Těšín – Žilina – Bratislava), která je v západovýchodním směru křížována silnicí E50 (Brno – Trenčín – Poprad – Prešov). Tyto dvě jsou doplněny silnicí E442, která náleží do „doplňkové“ sítě

<sup>47</sup> Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

<sup>48</sup> Mokřý (2012)

<sup>49</sup> Mokřý (2012)

evropských silnic. (Olomouc – Frýdek-Místek - Žilina). Koncentrace silnic, které jsou součástí mezinárodních sítí, je v Žilinském kraji nadprůměrná v porovnání s ostatními slovenskými kraji.<sup>50</sup>

### **3.4 Plánování rozvoje infrastruktury Polska a Opolského a Slezského vojvodství**

Polsko rovněž přikládá dopravě ve své rozvojové strategii velkou váhu. Budoucí rozvoj dopravní infrastruktury chce směřovat tak, aby umožnila posílit hospodářský růst v regionech, které se rozvíjejí pomaleji. Polská dopravní infrastruktura je jednou ze slabších součástí celého národního hospodářství, nestačí naplňovat požadavky, které jsou na ni kladeny. Mezi významné problémy je možno zařadit nevyrovnané pokrytí regionů infrastrukturální sítí, související nedostatečnou dostupnost, nedostatek sítí přizpůsobených vysokorychlostní dopravě a celkové vysoké opotřebení dílčích součástí infrastruktury. Dlouhodobým cílem je proto dosažení odpovídající kapacity a hustoty sítě pro zajištění národních a regionálních rozvojových potřeb. Zvýšení teritoriální dostupnosti periferních částí usnadní celkový rozvoj regionů, a zároveň posílí celoevropskou pozici v oblasti tranzitní dopravy. Hlavními cíli v horizontu do roku 2020 je celkové zvýšení meziregionální i místní dopravní dostupnosti a vytvoření jednotného efektivního systému, pro přepravu osob a zboží, využívajícího různé druhy dopravy s ohledem na životní prostředí.<sup>51</sup>

Opolské vojvodství se zaměřuje na modernizaci sítě silnic nadregionálního a přeshraničního významu, které podpoří páteční silnici, kterou je dálnice A4. Zkvalitnění silniční infrastruktury usnadní spojení s hlavním městem Varšavou, sousedními vojvodstvími, ale také s Moravskoslezským krajem. Dálnice zajišťuje také napojení krajského letiště Kamień, které je rovněž důležité pro naplnění rozvojového potenciálu.<sup>52</sup> Provozováním letiště nabízí vojvodství nové možnosti mobility svým obyvatelům a zároveň se otevírá zahraničním partnerům. Vzhledem k tomu, že dálnice A4 nevede přes Opole, bude nutné celkově zlepšit silniční i železniční spojení s hlavním krajským centrem.

Mezi problémy Slezského vojvodství patří podle rozvojové strategie následující oblasti, které je nutné vyřešit:

- nedostatečná územní soudržnost a celistvost regionu,
- slabá integrita přepravního systému a veřejné dopravy,

---

<sup>50</sup> Čelko, Ďurčanská (2007)

<sup>51</sup> Ministry of infrastructure and development (2012)

<sup>52</sup> Self-government, The Opole Voivodeship (2006)

- velké rozdíly v přístupu k infrastruktuře.

Na tyto základní oblasti bude nutné brát zřetel, při cestě k vybudování moderní dopravní infrastruktury. Slezské vojvodství se prezentuje jako „*region ensuring a high standard of public services, having a modern and technologically advanced economy, and a significant partner in the process of European development*“,“<sup>53</sup> Aby to bylo zajištěno, zaměřuje se na zužitkování potenciálu a příležitostí, které se mu nabízí. V rámci střední Evropy již má poměrně silné postavení, to dává tomuto regionu dobrý základ pro další rozvoj spolupráce.<sup>54</sup>

### 3.4.1 Hlavní silniční tahy Opolského vojvodství

Největší situační výhodou Opolského vojvodství je, že leží na území, kterým prochází dálnice A4. Tato dálnice je součástí jednoho z Panevropských koridorů (Německo – Polsko – Ukrajina) a usnadňuje přeshraniční dostupnost vojvodství. Za výhodu je možné považovat také rovnoměrné rozšíření silniční sítě. Mezi celkové nedostatky patří: Neadekvátní technické parametry silnic a mostů a nedostatečný počet obchvatů měst. Silniční síť vojvodství zahrnuje celkem 45 regionálních silnic o celkové délce 946 km.<sup>55</sup>

**Tabulka 3.4: Hlavní silniční tahy Opolského vojvodství**

Silnice	Trasa
A4	(Wrocław) – Przylesie – Nogowczyce – Kleszczów – Katowice – (Kraków)
11 (S11)	(Poznań) – Kluczbork – Lubliniec - Tarnowskie Góry – (Bytom)
38	česká hranice – Pietrowice – Głubczyce - Kędzierzyn-Koźle
40	Głuchołazy – Prudnik – Większyce - Pyskowice
41	Nysa – Prudnik – česká hranice
43	(Wieluń) – Kłobuck - Częstochowa
45	(Wieluń) – Kluczbork – Opole – Krapkowice – (Ratibor)

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Polská **dálnice A4** vede na jihu a spojuje na Německo na západní hranici s Ukrajinou na východní hranici. Dálnice napojuje významná města Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice a Kraków. Tento tah je nesmírně důležitý pro celé vojvodství. Zajišťuje hlavní spojení s partnerským Slezským vojvodstvím, a také se západní Evropou. Mnohá křížení s dalšími

<sup>53</sup> Śląskie Voivodeship (2010) s. 7

<sup>54</sup> Śląskie Voivodeship (2010)

<sup>55</sup> Wiedera (2013)

dálnicemi a rychlostními silnicemi zajišťují spojení s ostatními polskými regiony, žádné významné křížení ale není na území Opolského vojvodství. Z plánované délky 672 km je v provozu 594 km, na území Opolského i Slezského vojvodství jsou všechny úseky v provozu. V současné rozvojové strategii vojvodství je kladen důraz na modernizaci silnic první třídy i ostatních silnic, které slouží jako spojky nebo přivaděče k této dálnici.

**Silnice č. 11** vede severojižním směrem od břehu Baltského moře do Katovické aglomerace. Tato silnice se bude postupně modernizována, tak aby splňovala parametry dálnice. Poté se plně transformuje na rychlostní silnici S11, která je v současné době v provozu jen na 40 km z celkových 596 km, tato změna je zatím ve výhledu na období po roce 2020. Nadregionální silniční tah v severozápadním směru v této oblasti chybí.

**Silnice č. 38** navazuje na českou silnici I/45, která vede z Krnova. Tato silnice vede severovýchodním směrem a napojuje se na silnice č. 40 a 45, které jsou ve vojvodství většího významu.

**Silnice č. 40** navazuje na českou silnici I/44, která končí na hraničním přechodě Mikulovice/Glucholazy. Silnice odtud vede severozápadním směrem přes Opolské i Slezské vojvodství v celkové délce 103 km. Před městem Gliwice se silnice kříží s dálnicí A4. Po překřížení pokračuje v krátkém úseku, kde plní funkci spojky k silnici 94, která je celonárodního významu.

**Silnice č. 41** vede v krátkém úseku na jihozápadě vojvodství, kde plní funkci spojky k silnici 46. Silnice končí na hranici s Moravskoslezským krajem, odkud dále pokračuje jako silnice I/57, která vede přes celou Moravu až na Slovensko. V rámci celého regionu TRITIA má tedy silnice větší význam, než pouze v Opolském vojvodství.

**Silnice č. 43** vede severem Opolského a Slezského vojvodství. Její význam spočívá v propojení dvou silnic evropského významu. Ve městě Wieluń v Lodžském vojvodství navazuje na E67 (Praha – Helsinky). Na svém konci, po 75 km, ve městě Czeszów navazuje na E75 (Vardø – Sitia).

**Silnice č. 45** vede přes Opolské vojvodství severojižním směrem. Silnice je jedním z hlavních tahů, vedoucích do hlavního města vojvodství. Silnice spojuje evropské silnice E40 (Calais – Ridder) a E67 (Praha – Helsinky). Končí v Slezském vojvodství, napojením na silnici 78.

### **3.4.2 Hlavní silniční tahy Slezského vojvodství**

Síť silnic ve Slezském vojvodství se od sítě v Opolském vojvodství značně odlišuje. Vyznačuje se dvojnásobnou hustotou sítě, než je polský průměr a celá oblast je v národním

měřítku dopravně nejzatíženější. V rámci ESÚS TRITIA se svou hustotou podobá síti v Moravskoslezském kraji.

**Tabulka 3.5: Hlavní silniční tahy Slezského vojvodství**

Silnice	Trasa
A1	(Bohumín) – Gliwice - Częstochowa – (Łódź)
A4	(Wrocław) – Opole – Gliwice – Katowice – (Kraków)
1 (S1)	Cieszyn - Bielsko-Biala – Sosnowiec – Częstochowa - (Łódź)
52	Bielsko-Biala – Kobiernice -
69 (S69)	Bielsko-Biala – Łodygowice – Żivec – slovenská hranice
86 (S86)	Tychy – Katowice – Sosnowiec – Bedzin - Siewierz
94	(Wrocław) – Opole - Strzelce Opolskie – Bytom – Sosnowiec - (Kraków)

*Zdroj: Vlastní zpracování*

**Dálnice A1** představuje hlavní dálniční tah ve směru sever–jih, vedoucí od břehu Baltského moře až k hranici s Českou republikou, odkud pokračuje jako dálnice D1. Přeshraniční propojení těchto dvou dálnic bylo významným krokem ke zvýšení kvality dopravy v obou regionech. U města Łódź se kříží s dálnicí A2, která spojuje Poznaň a hlavní město Varšavu. Problémem je, že dálnice není kompletně dobudována, a to právě v úseku mezi hranicí Katovické aglomerace a městem Łódź. Vzhledem k tomu jakou trasou je dálnice vedena, je nutné dokončit výstavbu, pro napojení oblasti Katowic. Ve výstavbě je aktuálně 74 km kolem města Łódź a v úseku Włocławek – Kowal, s dokončením v roce 2014. Úsek Piotrków Trybunalski – Katowice je zatím pouze v přípravě. K roku 2013 bylo v provozu 372,3 km z celkové plánované délky 568 km. Dálnice je v celé své délce vedena po trase shodné s mezinárodní silnicí E75.

**Dálnice A4** má značný význam také pro Slezské vojvodství. V Opolském vojvodství představuje tato dálnice páteřní komunikaci, zde je její význam v propojení s dálnicí A1 a rychlostní silnicí S1. Dohromady pomáhá utvářet páteřní síť komunikací, obepínajících oblast Katovické aglomerace. Významné křížení je u Gliwic, kde se protíná jak s dálnicí A1, tak také se silnicí č. 44. Křížení je tvořeno celkem 11 mosty a bylo vybudováno v roce 2005. Křížení se silnicí S1 probíhá o 34 km dále u obce Mysłówice. Významným bodem je také křížení se silnicí č. 86 u Katowic. Jedná se o místo silně zatížené dopravou s denním průjezdem kolem 100 000 vozidel.

**Silnice č. 1** je doplňkovou trasou pro dálnici A1. Zatím má hlavní význam jako spojení nedokončených dálničních úseků. V úsecích Těšín – Bielsko-Biala a Dąbrowa Górnicza – Tychy je označena jako rychlostní silnice S1, které zbývá dobudovat přibližně 50 km v úseku Tychy – Bielsko-Biala. Podobný význam má silnice č. 91 (Czestochowa – Gdaňsk), která rovněž vede podél dálnice A1.

**Silnice č. 52** Vede jižní částí vojvodství na západ od města Bielsko-Biala. Silnice je regionálního významu a je součástí evropské silniční sítě pod označením E462. Vytváří spojnici mezi silnicemi E75 a S69, které tvoří obchvat Bielska, a silnicí E77. Po dobudování rychlostních silnic S7 a S69 v plánovaném rozsahu, které vedou ve směru sever-jih je možné očekávat růst významu také silnice č. 52.

**Silnice č. 69** vede na jih z města Bielsko-Biala, směrem ke slovenské hranici. Na území vojvodství jde o hlavní silniční spojení s Žilinským krajem. V plánu je modernizace celého tahu v délce 48 km na rychlostní tah S69, který je zatím v provozu na úseku v délce 29 km.

**Silnice č. 86** vede v krátkém 40 km úseku skrz Katovickou městskou aglomeraci. U města Tychy se odděluje od rychlostní silnice S1 a v celé své délce představuje její paralelní tah. V úseku Katowice – Sosnowiec je vedena rychlostní silnice S 86, jejíž rozšíření v plánu není.

**Silnice č. 94** protíná celé Polsko ve směru východ-západ. Silnice vede podél dálnice A4 a plní funkci alternativní trasy. Spojuje všechna významná města čtyř vojvodství, kterými prochází.

Velký význam pro silniční dopravu v jádru Katovické aglomerace má „Drogowa Trasa Średnicowa“ (DTS). Její důležitost a význam je dán její polohou. DTS je směrově oddělená cesta s minimálním počtem 3 pruhů v každém směru a plní funkci jakési místní dálnice. DTS vede paralelně s dálnicí A4, avšak skrz centra měst v aglomeraci, aktuálně v úseku Katowice – Zabrze. V plánu je protažení až k městu Gliwice s napojením na dálnice A1 a A4.<sup>56</sup>

### 3.4.3 Železniční infrastruktura Opolského a Slezského vojvodství

Hustota železniční sítě, která je výrazně nad průměrem celého Polska, představuje hlavní přednost železnic Opolského a Slezského vojvodství. Propojení obou vojvodství je tedy zabezpečeno dostatečným počtem tratí místního významu, problémem je však jejich nevyhovující stav, který umožňuje pouze provoz v nižších rychlostech. Žádné nepřekračují 100 km/h, přičemž většina dovoluje provoz v rychlostech 40-70 km/h. Spojení s hlavními městy sousedních

---

<sup>56</sup> Drogowa Trasa Średnicowa (2008)



vojvodství (Poznaň, Vratislav) je zajištěno tratěmi na dostatečné úrovni, nikoliv však rychlostními.

Přestože je síť v Opolském vojvodství jednou z nejhustších (téměř 9 km/100km<sup>2</sup>), je naprostá většina tratí pouze regionálního významu, zajišťujících spojení s městy okolních vojvodství. Jednou z mála rychlostních železnic vedoucích po území vojvodství je trať č. 277, která spojuje města Opole a Wrocław.

V Slezském vojvodství je železniční infrastruktura nejen hustější (17 km/100km<sup>2</sup>), ale také na vyšší úrovni než ve vojvodství Opolském. Má vysoký podíl elektrizovaných tratí a 51% podíl dvukolejných tratí.<sup>57</sup> Trať č. 1 (Varšava – Katowice), známá tak jako Varšavsko-vídeňská dráha, patří mezi důležité tratě národního významu. Trať je v celé délce elektrizovaná a dvukolejná, avšak není uzpůsobena pro přepravu vyššími rychlostmi. Relativně nově vybudovaná trať č. 4 vedená stejným směrem, je uzpůsobená pro zavedení vysokorychlostní linky. Zatím je maximální povolená rychlost 160 km/h, která se zvýší na 200 km/h po zavedení evropského normovaného systému řízení železniční dopravy. K této úpravě by mělo dojít koncem roku 2014 a postupné zvyšování přes hranici 200 km/ by na této trati mělo dále pokračovat. Rychlostní spojení z Katovické aglomerace (Bytom) do Vratislavi je vedeno po trati č. 132. V úseku Vratislav – Opole je umožněna rychlost 160 km/h na ostatních úsecích je maximální rychlost zatím 120 km/h. Velmi důležitou nákladní tratí je č. 131, která vede z Hornoslezské průmyslové oblasti prakticky až k přístavním městům Gdaňsk a Gdyně. Trať byla od počátku plánovaná pro nákladní dopravu, její trasa proto vede mimo území velkých měst.

### 3.4.4 Napojení Opolského a Slezského vojvodství na TEN-T

Územím Polska se táhnou 2 multimodální evropské koridory. Do jižní části polského území, kde se nachází Opolské a Slezské vojvodství, však zasahuje jen Balticko-adriatický.<sup>58</sup>

Páteční silnicí evropského významu je E40, která vede ve směru východ-západ. Jedná se o vůbec nejdelší evropskou silnici, která se táhne v délce přes 8 tisíc kilometrů. Prochází Opolským i Slezským vojvodstvím, vede středem Katovické aglomerace. Hlavní město opolského vojvodství, Opole, však není přímo napojeno na této silnici. Vzhledem k nízké hustotě evropských silnic v celém Polsku, je poloha tohoto města v blízkosti evropské silnice výhodnější v porovnání některými ostatními městy podobné velikosti. V Katovické

---

<sup>57</sup> Dabrowa (2013)

<sup>58</sup> Druhým koridorem je Severomořsko-baltický, vedoucí z přístavních měst u Severního moře přes severní část Polska na hranici s Běloruskem a dále do přístavů pobaltských republik a Helsinek.

aglomeraci se silnice E40 kříží s ostatními silnicemi evropského významu, kterými jsou E75 a E462. Silnice **E75** se táhne přes celý evropský kontinent ve směru sever-jih. Kolem Katovické aglomerace se tato silnice větví na západní a východní rameno. Západní rameno vede přes Gliwice po trase dálnice A1 směrem na Bohumín do Moravskoslezského kraje, kde se napojuje na českou dálnici D1. Východní rameno je převážně tvořeno silnicí **E462** doplňkové sítě. Tato větev vede od Katovic na jih přes město Bielsko Biala do Moravskoslezského kraje. Zde prochází městy Český Těšín a Třinec, odkud dále pokračuje do Žiliny. Pro ESÚS TRITIA mají tedy silnice E40 a E75 naprosto zásadní význam v rámci silničního spojení v Evropské Unii.

Hlavní evropské železniční koridory kopírují silniční síť. V Katovicích dochází k jejich křížení. Trať východ-západ vede přes Opole, Katowice a Krakov. Trati v severojižním směru zajišťují přeshraniční spojení do měst krajských měst Ostrava a Žilina. Všechna železniční spojení jsou pouze součástí globální transevropské sítě, a to jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. V plánu je vybudování vysokorychlostní trati z Katovic do Varšavy.

## 4 Hlavní problémy dopravní infrastruktury a jejich řešení

### 4.1 Dopravní priority Moravskoslezského kraje

V kraji by měla být prioritně vyřešena situace na komunikacích páteřní sítě, tvořících Slezský kříž. Současným požadavkem kraje je v severojižním směru dokončit modernizaci silnice I/48 (E462) v celé její délce (Bělotín – Frýdek-Místek), tak aby měla parametry odpovídající komunikaci dálničního typu, zejména jde o mimoúrovňová křižení. Dokončení a výstavba se týká úseků Bělotín - Rybí a Rybí – Rychaltice a dále jde o obchvat Frýdku-Místku, zároveň s připojením na R56. Západovýchodního směru se týkají stavby na silnici I/11. Je potřeba dokončit napojení na silnici R48 v úseku Třinec-Nebory – Třanovice s výhledovým rozšířením na směrově oddělenou silnici se čtyřmi pruhy, s dobudováním mimoúrovňových křižení. Dále je na silnici I/11 nutné dokončit propojení v úseku Ostrava-Poruba – Mokré Lazce, rozšířit průtah Opavou-Komárovem a v neposlední řadě realizovat severní obchvat Opavy. Úpravu na této silnici by bylo vhodné provést rovněž v Ostravě v úseku mezi Kunčicemi a Vítkovicemi, tak aby došlo ke zkapacitnění silnice. Moravskoslezský kraj požaduje do prioritních projektů hlavní silniční sítě zahrnout modernizaci silnic I/11, I/68. Západovýchodní části Slezského kříže se týká také realizace stavby severovýchodního obchvatu města Krnov na silnici I/57, přičemž kraj se snaží prosadit zařazení silnice v celé její délce do projektů globální sítě, což by mělo upřednostnit její modernizaci.<sup>59</sup>

Velmi důležitým tématem je výstavba plánované VRT, která má vést v úseku Vídeň - Brno – Ostrava – česko/polská hranice - Katovice – Varšava. Kraj usiluje o to, aby vedla přes jeho území, místo Žilinského kraje a požaduje její zahrnutí do prioritních projektů hlavní železniční sítě. Trať by měla také zajišťovat nové napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava, proto se jedná o velmi důležitou otázku pro celý Moravskoslezský kraj. Dále probíhají postupné modernizace a optimalizace železničních tratí, které jsou součástí TEN-T. V hlavní síti se jedná o stavbu na II. národním železničním koridoru v úseku Ostrava – Bohumín – Petrovice u Karviné a o průjezd uzlem Ostrava.

V globální síti pak jde o následující:

- Trať Ostrava-Svinov – Český-Těšín
- III. železniční koridor zbývá dokončit modernizaci v úseku Dětmárovice – Český-Těšín

---

<sup>59</sup> Moravskoslezský kraj

- požadavkem Moravskoslezského kraje je do prioritních projektů globální železniční síť zahrnout modernizaci trati Ostrava – Opava – Krnov – Gluchořazy.

Mezi další prioritní stavby patří modernizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí a trati Opava-východ – Krnov. Stále aktuálním tématem je výstavba kvalitního kolejového napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava.<sup>60</sup>

## 4.2 Dopravní priority Žilinského kraje

Vzhledem k vysokým požadavkům na dopravu zboží a osob přes hraniční přechod Mosty u Jablunkova – Svrčinovec, která je obsluhována pouze silnicí první třídy (I/11) je současná situace kritická. Neexistence dálničního spojení Moravskoslezského a Žilinského kraje značně komplikuje dopravu v tomto směru a vede k nadměrné intenzitě dopravy. Zmíněný hraniční přechod patří k nejzatíženějším na celé česko – slovenské hranici, přičemž podíl nákladní dopravy se zde pohybuje kolem 60 %.

Budoucí plány rozvoje dopravní infrastruktury a dopravy obecně se odvíjí od poptávky po přepravě. Bude pokračovat trend postupné modernizace silnic i železnic, tak aby došlo ke zvýšení kvality infrastruktury regionálního i nadregionálního významu. Žilinský kraj se bude zaměřovat na zvyšování bezpečnosti na cestách a také na zkapacitnění nejvytíženějších úseků s ohledem na životní prostředí.

Prioritou zůstává dokončení sítě dálnic a rychlostních silnic. Převážná část chybějících úseků dálnice D1 se sice nachází na území Žilinského kraje, avšak dva úseky v délce 32 km jsou již ve výstavbě. Plánované dokončení celé dálnice je stanoveno na rok 2019. Dokončení dálnice D3 je pro kraj možná důležitější, vzhledem k vyšší intenzitě dopravy severojižním směrem. V provozu je zatím jen část dálnice před Žilinou, chybějící úsek v délce 47 km k polské hranici je zatím ve výstavbě jen částečně. Dokončení dálnice může částečně pomoci snížit intenzitu dopravy také na hranici s Českou republikou, pokud budou někteří dopravci volit trasu přes Polsko. Nicméně je vhodné dobudovat dálniční napojení také přes českou hranici, které má na slovenské straně řešit výstavba rychlostní silnice R5, která spojí 2 km dlouhý úsek mezi plánovanou dálnicí D3 a státní hranicí u obce Svrčinovec. Problémem je, že zprovoznění této odbočky závisí na dokončení dálničního úseku Svrčinovec – Skalité, jehož dokončení je v plánu na rok 2016.

Dále v případě rychlostních silnic je nutné dokončit výstavbu R3, která spojuje severní a jižní hranici Slovenska. V Žilinském kraji je plánovaná v úseku Trstená – Dolný Kubín –

---

<sup>60</sup> Bezděk, Fabian (2012)

Turčianské Teplice. V provozu je zatím pouze v polovičním rozsahu úsek Horná Lehota – Oravský podzámok a obchvat obce Trstená v celkové délce dohromady 13,5 km. Silnice má dále vést přes města Martin, Zvolen a Šahy. Silnice křižuje několik dalších rychlostních cest i dálnici D1, proto je důležité její rychlé dokončení. V úseku Karlovany – Martin je přerušena dálnicí D1 a plní zde úlohu její spojnice. V úseku Šahy – Dudince se bude křížit s plánovanou silnicí R7. Úsek Zvolen – Žiar nad Hronom se kryje s rychlostními silnicemi R1 a R2. Silnice R1 vede z Nitry k Banské Bystrici a uvažuje se o jejím protažení do Ružomberoku, kde by se napojila na dálnici D1.

Kraj má v plánu také rekonstrukce silnic druhé třídy v úsecích Žilina – Párnica, Krásno nad Kysucou – Lokca a Makov – Čadca. Dále se chystá budování obchvatů měst Krasňany, Stráža a Bělá. Pro zkvalitnění a zatraktivnění veřejné osobní dopravy usiluje Žilinský kraj o posílení spolupráce s Moravskoslezským krajem při vybudování přestupních terminálů v Čadci, Turzovce, Krásnu nad Kysucou a Kysuckém Novém Městě.<sup>61</sup>

### **4.3 Dopravní priority Opolského vojvodství**

Obečným problémem Polska je celkově horší stav dopravní infrastruktury, proto je nutné, aby zde došlo k modernizaci alespoň těch tahů, které jsou evropského významu. Tímto se zlepší dostupnost jednotlivých území, krajů, a podpoří se také obchod.

V únoru 2013 byl přijat víceletý plán rozvoje krajské silniční sítě, který má poskytovat základ pro výběr projektů k realizaci v programovacím období do roku 2020. Tento plán stanovuje obecné podmínky, které bude nezbytné splnit. Mezi ně patří zlepšení a rozvoj dopravního systému, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a eliminace tzv. „úzkých míst“ silniční sítě. Podpořit by se měla realizace projektů na krajských silnicích, které fungují jako přivaděče k dálnici A4, spojnice významných míst regionu a také hraničních přechodů. Očekávanými výsledky z realizace projektů bude zajištění vysoké účinnosti spojení na meziregionální a regionální úrovni, umožňující rychlou a efektivní přepravu osob a zboží. V neposlední řadě se modernizací sítě zvýší atraktivita oblastí pro investory i turisty.

Mezi nedostatky silniční sítě je možné zařadit chybějící silnici tranzitního charakteru vedenou v severojižním směru. V současnosti je v daném směru doprava vedena po silnici č. 414, která je kapacitně i kvalitativně nevyhovující. Rada Opolského vojvodství již uvažuje o vytvoření takového komunikačního systému v příslušném směru, který převezme funkci tranzitu spojujícím oblasti centrálního Polska s vojvodským městem, dálnicí A4 a polsko-

---

<sup>61</sup> Mokry (2012)

českou hranicí v okolí města Prudnik. Dále by měly být realizovány dva strategické projekty. Prvním je zlepšení přístupu k dálnici A4 v místech Olszowa a Gogolin. Přilehlé silnice (č. 487, 901, 426 a 409), které jsou zatíženy silnou intenzitou dopravy s velkým podílem nákladní, bude také nutné modernizovat. Druhým projektem je celkové zlepšení dostupnosti jižní části Opolského vojvodství po silnicích č. 416 a 408 v okolí měst Ratiboř a Glubczyce. Rozvoj silniční sítě v pohraniční oblasti bude předmětem jednání také v rámci budoucích programů přeshraniční spolupráce.

Mezi hlavní nevýhody železnic patří jejich špatný stav. Na mnohých místech platí rychlostní limit 20 km/h. Nízká rychlost prodlužuje dobu cestování a působí jako hlavní negativní faktor v rozhodování lidí při volbě dopravního prostředku. Odliv cestujících se děje na úkor hromadné autobusové nebo individuální automobilové dopravy v horším případě. Opolské vojvodství chce proto usilovat o zajištění potřebných finančních prostředků na modernizaci železničních tratí, tak aby byly schopny konkurovat ostatním druhům dopravy. V tomto ohledu bude prvním krokem odstranění posledních vlakových souprav poháněných spalovacími motory a úplná elektrifikace železnic. V roce 2012 bylo elektrifikováno 433 z 821 km železničních tratí. Dále jsou ve špatném stavu také nádraží, avšak na při hlavních železničních tratích bylo v této oblasti již dosaženo značného pokroku. Jako příklad je možné uvést nově zrekonstruovanou nádražní budovu stanice Opole. Co se týká jednotlivých tratí, tak by měly být posíleny úseky Kluczbork - Opole a Nysa – Brzeg.<sup>62</sup>

#### **4.4 Dopravní priority Slezského vojvodství**

Výstavba dálnic, rychlostních silnic, obchvatů, krajských silnic, rekonstrukce a modernizace evropských a regionálních železnic a dalších cest bude určovat budoucí směr rozvoje celého regionu. Vytvoření uceleného dopravního systému povede k vyrovnanějšímu přístupu ke službám pro obyvatele jádrových a periferních oblastí regionu. V rámci rozvoje multimodální dopravy, je třeba provést další rozšíření mezinárodního letiště Katowice a zkvalitnit jeho dostupnost i z přeshraničních oblastí. Slezské vojvodství připravuje řadu projektů týkajících se zlepšení dopravní infrastruktury. Jejich dokončení přinese rychlejší a bezpečnější spojení,lepší kvalitu veřejné dopravy a tvorbu příznivých podmínek pro cestování.<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> Widera (2013)

<sup>63</sup> Województwo Śląskie (2010)

Mezi stavby, které by měly být prioritně vyřešeny, rozhodně patří dostavba DTS Katowice - Gliwice. Západní část v úseku Ruda Slask - Gliwice již byla částečně uvedena do provozu. Východní část se týká úseku Katowice - Swietochlowice. Délka obou částí přesahuje 31 km. Připravuje se také realizace stavby DTS Katowice - Dąbrowa Górnicza, která se nachází ve východní části Katovické aglomerace a povede k rychlostní silnici S1. Tento projekt by měl být realizován v rámci Regionálního operačního programu Slezska v letech 2014-2020. Vojvodství by se dále mělo zaměřit na budování obchvatů. To se týká města Sosnowiec, Myszkow, Wozniki, Buczkowice, Pawlowice a Żivec. V regionální silniční síti chybí významnější tah v pohraniční oblasti na jihu vojvodství. Silnice by mohla spojoval města Ratiboř a Pszczyna.<sup>64</sup> Důležitá bude také dostavba dálnice A1 v jejím plném rozsahu. Přes část území vojvodství je vedena zatím jako rychlostní silnice S1, proto není tato dostavba největší prioritou. Její dokončení však posílí spojení se severní částí Polska.

V železniční síti se většina připravovaných projektů týká modernizací, které umožní částečné zvýšení rychlostních omezení. Stále je velký počet tratí a úseků, kde je rychlostní limit hluboko pod hranicí 100 km/h. Hlavním úkolem pro Slezské vojvodství je spuštění VRT z Katovic do Varšavy. Dalším krokem pro aktuální období je montáž systému ETCS na budoucí vysokorychlostní trati č. 4 v úseku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie. Systém ETCS je součástí ERTMS a jeho zavedení je nezbytnou podmínkou pro všechny evropské VRT. Po jeho zavedení dojde ke zvýšení rychlosti, zlepšení dostupnosti a uspokojení přepravních potřeb obyvatel vojvodství. V souvislosti s probíhajícími pracemi je nutné urychlit modernizaci okolních tratí. Modernizace je možné provádět v relativně krátkém čase oproti výstavbě VRT. Týká se zlepšení technického stavu železničních tratí č. 1, 133 a 186 na úseku Zawiercie - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice - Jaworzno Szczakowa. Cílem je zvýšení maximální rychlosti vlaků na 120 km/h.

Podobně jako je tomu v Moravskoslezském kraji u Letiště Ostrava, se ve Slezském vojvodství plánuje výstavba železničního spojení Mezinárodní letiště Katowice s městy aglomerace Horního Slezska. Výsledkem by mělo být nové kolejového napojení, které bude dostatečně efektivní i ekologické. Linky by měly být vedeny přes Katovickou aglomeraci tak, aby došlo k rovnoměrnému zlepšení dostupnosti letiště. Uvažuje se nad úpravou tratí č. 131 (sever-jih) a č. 137 (východ-západ). Obě tratě se setkávají ve stanici Chorzów Batory, která se nachází v jižní části aglomerace.<sup>65</sup>

---

<sup>64</sup> Dąbrowa (2013)

<sup>65</sup> Dąbrowa (2013)

## 4.5 Zvyšování rychlosti na železnicích

Tématem, týkajícím se železniční infrastruktury, které je stále více aktuální je zvyšování rychlosti na železničních tratích. V tomto případě se nemusí jednat pouze o budování vysokorychlostních tratí a zavádění nových spojení. Prvním podmínkou na cestě k postupnému zvyšování rychlosti je odstranění omezení současné maximální rychlosti na stávající infrastruktuře. Každé omezení má svůj důvod. Může se jednat o nezabezpečený přejezd prudký oblouk a další. Úpravy na tratích je možné realizovat v relativně krátkém čase v porovnání s výstavbou nových tratí, v žádném případě se ale nejedná o levnou záležitost. Zrušení omezení bude mít pozitivní přínos jak pro cestující v podobě zkrácení jízdní doby, tak také pro samotné dopravce, protože každé vynucené zpomalení a následné zrychlení zvyšuje náklady na provoz. Železniční koridory v České republice byly projektovány na rychlosti do 160 km/h, proto se zvýšení rychlosti nad 160 km/h se nemůže odehrát pouhým rozhodnutím. Úseky, které tyto rychlosti umožňují, by musely být vybaveny evropským systémem pro řízení železniční dopravy (ERTMS) a také znovu kolaudovány, protože změna maximální rychlosti je považována za změnu v užívání stavby. S tím je spojeno schválení ze strany EU, za předpokladu splnění platných předpisů. Pro prvotní fázi zvyšování rychlosti byly vytipovány úseky Moravičany – Štěpánov, Břeclav – Modřice, Olomouc – Rokytnice u Přerova, především kvůli dostatečné délce a rozsahu potřebných stavebních úprav. Na těchto úsecích se již vyskytují vozidla schválená pro provoz vyšší rychlostí, ale vzhledem k nízkému počtu vhodných úseků se budou zkoumat spíše celkové dopady. Znatelnou změnu přinese až výstavba nových rychlých spojení. Projekty na výstavbu jsou vytvářeny s ohledem na vývoj v sousedních zemích. V současné době jsou na území ČR v plánu čtyři rychlá spojení, která jsou v souladu s TEN-T.<sup>66</sup> Přes Moravskoslezský kraj povede trať ve směru Praha – Brno – Ostrava – Katowice – Varšava - Gdaňsk s odbočkou v Ostravě na Žilinu. Trať bude zajišťovat kvalitní spojení v rámci TRITIA, její výstavba proto bude mít na rozvoj tohoto regionu významný vliv. Podle odhadů SŽDC se počítá se zprovozněním úseku Praha – Brno během let 2026 a 2038, úseku Brno – Přerov během let 2020 – 2025 a úseku Přerov - Ostrava během let 2024 – 2032.

Zde je ovšem opět důležité připomenout, že při přípravě projektů takového rozsahu, je nutné plánovat s vědomím, že jde o projekty, které představují budoucí zdroj příjmů státu i příjmů potřebných pro zabezpečení provozu a pro další investice. Pro zajištění udržitelnosti

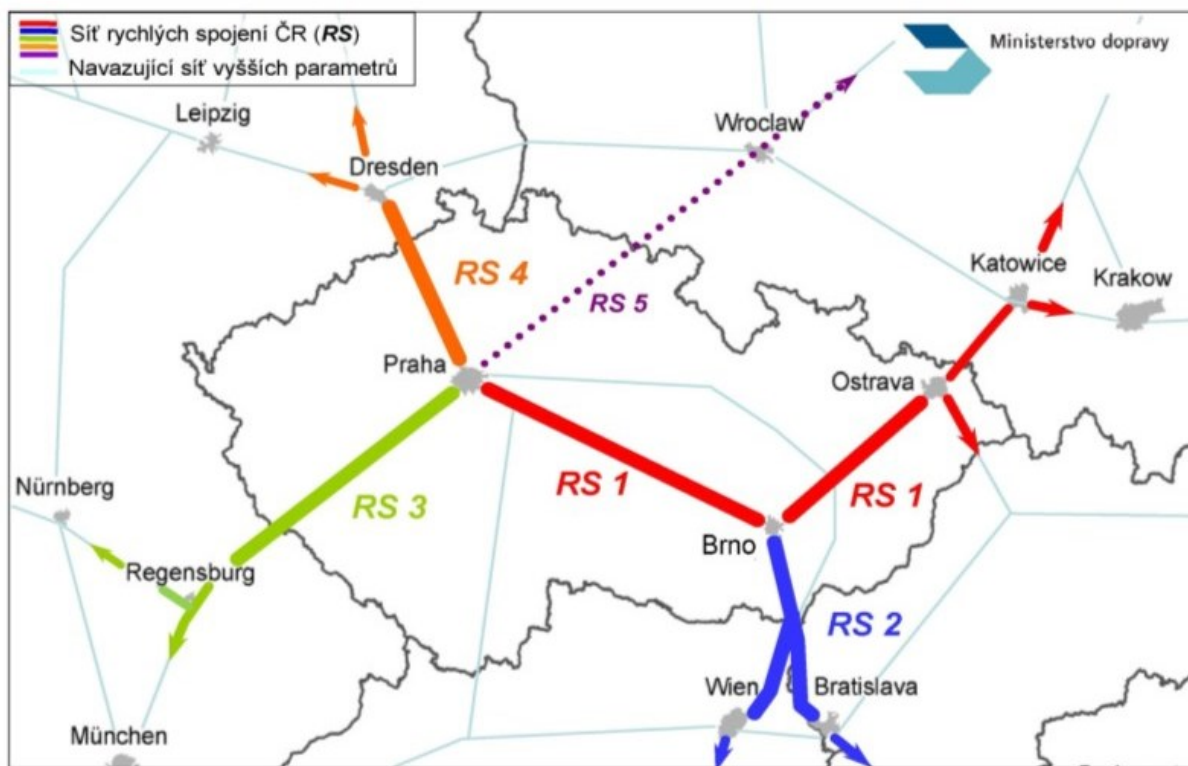
---

<sup>66</sup> Šlégr (2012)



nových železnic je rozhodující plánování na dlouhé období. Mnoho současných železnic upadá, protože nebyly budovány s ohledem na budoucí vývoj přepravních požadavků.

**Obrázek 4.1: Připravovaná síť rychlých železničních spojení na území ČR**



*Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR*

#### **4.6 Možnosti vývoje využití železnic v rámci Balticko-adriatického koridoru**

Součástí evropského multimodálního koridoru Balt-Jadran je na území kraje II. národní železniční koridor. Koridor již prošel celkovou modernizací a nyní nabízí podmínky pro realizaci nákladní i osobní dopravy v evropském rozsahu. Převážná část tratě je dvoukolejná a elektrizovaná a řízena moderními systémy. Důležitost tohoto spojení dokládá fakt, že z pohledu úrovně infrastruktury a celkové vybavenosti patří trať k nejmodernějším v celé ČR. Přesto situace není zcela ideální s ohledem na přeshraniční vedení tratě. Modernizace paralelní tratě na Slovensku mezi Bratislavou a Žilinou již probíhá. Trať budou vybaveny systémem ERTMS, který umožní rychlosti přes 160 km/h. Slovenská trať bude poté splňovat nejnovější technické parametry pro interoperabilitu. Česká trať jim nebude zcela vyhovovat, protože v době její modernizace dané požadavky neexistovaly. Vzhledem k tomu,

že jde o velmi významnou tranzitní trasu přes Moravskoslezský kraj a také celou ČR, bude nutné přijímat taková opatření, která zajistí udržení tržní pozice české trasy.

Výhodou české trasy oproti slovenské je její vedení příznivějším terénem. Budoucí význam celého koridoru však bude ovlivněn globálnějšími faktory. Evropská Unie v současnosti hledá železniční spojení, které by představovalo alternativu rizikovější lodní dopravě mezi Evropou a Asií. V tomto směru jsou tři možná řešení, přičemž všechna eventuálně prohloubí význam Balticko-adriatického koridoru. Prvním je vytvoření osy Berlín – Varšava – Moskva – (Asie). Takové spojení je hlavně v zájmu Německa, ale koridor Balt – Jadran z něj bude profitovat v rámci přeprav do Jižní Evropy včetně Rakouska. Druhou možností je spojení Evropa – Asie přes Bulharsko. Význam této trasy je spíše strategický, protože vede převážně přes území EU a k napojení Asie dochází přes Turecko. Koridor Balt-Jadran by v tomto případě zajišťoval hlavní napojení Polska a Německa na asijský kontinent. Poslední alternativou je zkrácení lodního spojení z Asie do přístavů Jaderského moře<sup>67</sup>. V důsledku postupného růstu cen ropy klesá efektivita námořní dopravy. Provozovatelé by proto mohli být nuceni zkrátit stávající dopravní trasy. Následná přeprava zboží po Evropě by mohla být zajištěna pomocí železnice. V tomto případě by měl hlavní funkci opět Baltsko-jadranský koridor.

SŽDC určila projekty, které je potřeba realizovat přednostně, tak aby se v rámci koridoru postavení českých železnic posílilo. Jedná se o následující:

- Naplnění projektu nákladních koridorů,
- dokončení modernizace uzlů Přerov a Břeclav,
- modernizace uzlu Ostrava,
- výstavba systému ERTMS,
- zkapacitnění a zrychlení úseku Přerov – Ostrava,

Úsek Přerov – Ostrava, který v současnosti patří k nejvytíženějším, má horší rychlostní parametry než úsek Břeclav – Přerov. Zkapacitnění tohoto úseku by mělo proběhnout formou výstavby nové dvojkolejné trati v rámci realizace projektu Rychlá spojení.<sup>68</sup>

Balticko-adriatický koridor nabízí obrovské možnosti pro rozvoj okolních oblastí, skrze využití železniční dopravy. Na území České republiky bude nutné odpovídajícím způsobem modernizovat II. železniční koridor, který prochází Moravskoslezským krajem, a který představuje spojení s okolními kraji v Rakousku, Slovensku a Polsku. Pro plné využití potenciálu osy Balt-Jadran je proto nutné spolupracovat, aby navazující přeshraniční úseky

---

<sup>67</sup> Námořní trasy vedou běžně až do přístavů Severního moře

<sup>68</sup> Kolář (2013)

byly vybaveny na stejné úrovni. Požadavek na výstavbu vysokorychlostní tratě na tomto koridoru bude stále narůstat důsledkem evropských souvislostí. Koridor se kříží s Transevropskou magistrálou (Paříž – Vídeň – Bratislava/Budapešť). Tato trať, která je rovněž součástí transevropské sítě, však není kompletně vybavena pro provoz vysokorychlostních vlaků. Práce na jejich spuštění však probíhají s předpokládaným ukončením kolem roku 2025. S ohledem na tuto skutečnost se nesmí výstavba VRT na koridoru Balt-Jadran odkládat.

#### **4.7 Faktory poklesu významu železnic**

Podle určitých teorií prochází železnice jistým životním cyklem, podobně jak je tomu u každého produktu. Pokles významu železniční dopravy, který se začal projevovat od druhé poloviny 20. století, byl zapříčiněn více faktory. Nejvýznamnějšími z nich byly rostoucí konkurence silniční dopravy, změna ve struktuře ekonomiky a rostoucí nepružnost železnic. Především přesun ekonomických aktivit od průmyslu k službám, razantním způsobem ovlivnil oblast nákladní dopravy. Dříve se v mnohem větší míře obchodovalo s komoditami jako uhlí, dřevo a železo, které kladly zcela odlišné nároky na přepravu než je tomu dnes. Produkce současných podniků má stále menší hmotnost, pokud vůbec. Důležitá je doprava „door to door“ raději než mezi velkými centry ekonomické aktivity. Takto se transformující trh staví železnici do nevýhody proti dopravě silniční.<sup>69</sup>

Dalším faktorem, který negativně ovlivnil konkurenceschopnost železnic, byl jejich rozvoj v prostředí národních států, tedy naprosto bez ohledu na vývoj za hranicemi. Podle některých názorů byly některé systémy dokonce záměrně vyvíjeny s určitými odlišnostmi. Dodnes působí problémy například různý rozchod tratí, rozdílů však bylo více. Problém nízké konkurence je vlastně do jisté míry spojen s vývojem v úzkém národním prostředí. Železnice ve vlastnictví státu nebo státem řízené firmy nejsou dostatečně motivovány k provádění potřebných opatření, která by zajistila růst konkurenceschopnosti. Železnice se od konce 19. století se nechovaly dostatečně tržně a pružně, zatímco se konkurenční druhy dopravy rozvíjely mnohem rychlejším tempem.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Tomeš, Pospíšil (2006)

<sup>70</sup> Seidenglanz (2006)

## 5 Závěr

V bakalářské práci jsem se věnoval tomu, jak může dopravní infrastruktura a obecně doprava jako rozvojový faktor, ovlivňovat možnosti spolupráce regionů. Dopravní síť byla zkoumána na území ESÚS TRITIA. V práci jsem se zabýval charakteristikou páteřní dopravní sítě silnic a železnic včetně jejich nedostatků. Navrhovaná řešení, představují výsledek práce.

ESÚS TRITIA zaujímá velmi výhodnou polohu ve střední Evropě. Nachází se na křížení významných dopravních tras vedoucích ve směrech sever-jih i východ-západ. Z těchto tras je jednoznačně největšího významu Baltsko-jadranský multimodální dopravní koridor. Koridor spojuje významná centra průmyslu a obchodu, která jsou lokalizována především v okolí Ostravy a Katovic. Trasování koridoru však poskytuje výborné lokalizační podmínky pro umístění nových rozvojových aktivit všem čtyřem krajům.

Mezi hlavní společné problémy dopravy v Evropě patří především její nesprávný vývoj s ohledem na udržitelnost a životné prostředí. Dělbá práce je nevyrovnaná, stále převládá individuální osobní doprava a v případě nákladní přepravy převládá kamionová doprava. Pokračující nadvláda silniční dopravy má za následek častější kongesce. Kroky, které EU podniká, k růstu podílů ekologicky šetrnějších druhů dopravy sice výsledky přinášejí, nejsou však zatím dostatečné. Proto musí být další projekty modernizace a výstavby dopravní infrastruktury prováděny s ohledem na žádoucí změny v dělbě přepravní práce. Úkolem je současnou silniční dopravu ekologizovat všemi dostupnými prostředky. Může se jednat o prostý zákaz používání vozidel se spalovacími motory na určitých místech, o zavádění ekologických paliv a alternativních pohonů nebo o podporu hromadné dopravy. Hlavním úkolem je snaha o další posílení významu železnic pro osobní i nákladní dopravu.

V Moravskoslezském kraji by měla být prioritně dořešena situace Slezského kříže. Hlavním projektem je modernizace silnice I/48, v parametrech rychlostní silnice. Nedokončením silnice R48 v plném rozsahu trpí město Frýdek-Místek, kde je potřeba vybudovat obchvat. S vysokou intenzitou dopravy se potýká také Opava, Krnov a Bruntál, kde je nutné obchvaty vybudovat. Problémová je také situace na silnici I/11. Na jihu kraje je nutné silnici zkapacitnit a u Třince dokončit napojení na R48. Stav železniční sítě je v kraji na poměrně dobré úrovni. Nedostatkem je chybějící kvalitní napojení krajského letiště, které by bylo zprovozněno dříve než plánovaná VRT Brno-Ostrava.

Žilinský kraj by se měl soustředit na dokončení sítě dálnic a rychlostních silnic v jejich plném rozsahu. Obzvlášť kritická je situace na severní hranici kraje. Naprostou prioritou je proto výstavba nadřazené silnice v oblasti. To bude zajištěno dálnicí D3 a rychlostní silnicí

R5. Pro kraj má velký význam také dokončení chybějícího úseku dálnice D1 a rychlostní silnice R3, čímž získá Žilinský kraj kvalitní silniční spojení ve všech chybějících směrech.

Problémem Opolského vojvodství je špatný stav silnic i železnic, jejich síť navíc není dostatečně hustá. Chybí tranzitní silnice vedoucí severojižním směrem, která by ulevila intenzitám dopravy na přilehlých komunikacích. Je nutné, aby došlo k modernizaci všech tahů evropského významu. Zlepšit by se měla dostupnost páteřního tahu, kterým je dálnice A4. Nedostatečná síť přivaděčů způsobuje na mnoha místech komplikace v dopravě. V oblasti železnic je provést celkovou modernizaci sítě. Prioritou je kompletní elektrifikace železnic a poté postupné zvyšování rychlosti na jednotlivých úsecích.

Slezské vojvodství má síť silnic i železnic velmi dobře rozvinutou. Prioritou pro zlepšení dopravy v Katovické aglomeraci je rozšíření, modernizace a výstavba silnic vedoucích středem aglomerace ve směru Gliwice – Katowice - Dąbrowa Górnicza. Vysoká hustota silniční sítě způsobuje zátěž pro některá města. Obchvaty by měly být přednostně vybudovány ve městech Sosnowiec, Pawlowice a Żivec. Prioritou železniční infrastruktury je vybudování VRT na úseku Katowice – Varšava, která bude výhledově spojena s VRT v Moravskoslezském kraji. Než bude tato VRT uvedena do provozu, je nutné transformovat trať č. 4 na rychlostní železnici. Dále by mělo být přednostně řešeno zvyšování rychlosti a modernizace na tratích č. 1, 133 s 186.

Současná výstavba a modernizace páteřní dopravní infrastruktury v ESÚS TRITIA nesmí být dále zpomalována. Výstavba infrastruktury bývá oddalována pro velkou zátěž státních i krajských rozpočtů. Otázkou je, jak vysoké jsou náklady z nečinnosti nebo z nedokončení prioritních staveb včas. Modernizace infrastruktury zlepšuje dostupnost území, které se tak otevírá novým investorům. Nekvalitní dopravní infrastruktura tedy nepřímo ohrožuje celkový hospodářský rozvoj regionů snížením jejich atraktivity pro zahraniční investory.

Stále důležitější bude v oblasti rozvoje dopravy přeshraniční forma spolupráce. Evropská seskupení územní spolupráce vytvářejí minimálně pro potřeby dopravy, vhodnější formu spolupráce než euroregiony. ESÚS TRITIA pokrývá celá území čtyř krajů, proto může působit efektivněji, než stávající euroregiony na hranici Polska, České republiky a Slovenska. Výhodou je společný zájem na rozvoji přeshraniční infrastruktury. Jedním z nejdůležitějších faktorů umožňujících propagaci regionů je meziregionální a mezinárodní spolupráce. Posilujícím faktorem úspěšné spolupráce je společné kulturní a přírodní dědictví jednotlivých stran a touha překonávat bariéry.

## Seznam použité literatury

### Odborné knihy

1. ČELKO, Ján a Daniela ĎURČANSKÁ. Nadradená cestná sieť SR v medzinárodnom regióne. In: *Perspektíva vývoje dopravní infrastruktury v mezinárodním regionu krajů Moravskoslezského, Žilinského a vojvodství slezského, opolského: vzdělávací projekt realizovaný Vysokou školou báňskou - Technickou univerzitou v Ostravě ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu Brno*. Ostrava: VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2007, s. 19-25. ISBN 978-80-248-1440-7.
2. EUROPEAN COMMISSION, Directorate-General for Energy and Transport. Modern rail, modern Europe: towards an integrated European railway area. Luxembourg, 2008. ISBN 978-927-9076-084.
3. EUROPEAN COMMISSION. Road transport: a change of gear. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2012. ISBN 978-927-9228-278.
4. SEIDENGLANZ, Daniel. *Železnice v Evropě a evropská dopravní politika*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006. ISBN 80-210-4221-4.
5. SELF-GOVERNMENT, The Opole Voivodeship. *The development strategy for the Opole Voivodeship*. Opole: The Opole Voivodeship Marshal's Office, 2006. ISBN 83-886-7288-6.
6. TOMEŠ, Zdeněk a Tomáš POSPÍŠIL. *Ekonomické aspekty železniční dopravy*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2006, 77 s. ISBN 80-210-4220-6.

### Články ve sbornících

1. BEZDĚK, Miroslav a Miroslav FABIAN. Priority dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2012*. 2012, s. 11-14.
2. DABROWA, Stanisław. Priorytety infrastruktury transportowej Województwa Śląskiego. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2013*. 2013, s. 46-50.
3. HAVLÍK, Daniel. Pátevní komunikace Moravskoslezského kraje, revize TEN-T. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2013*. 2013, s. 17-18.
4. KOLÁŘ, Jiří. Příležitosti české železnice v ose Balt – Jadran. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2013*. 2013, s. 28-32.

5. SOSNA, Luděk. Evropská politika transevropské dopravní sítě. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2012*. 2012, s. 105-108.
6. MOKRÝ, Ivan. Dopravné prepojenia Žilinského samosprávneho kraja s Moravskoslezským krajom. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2012*. 2012, s. 65-71.
7. ŠLÉGR, Petr. Zvyšování rychlosti na železniční síti SŽDC. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2012*. 2012, s. 99-103.
8. WIDERA, Remigiusz. Rozwój infrastruktury komunikacyjnej w Województwie Opolskim w latach 2014 – 2020. In: KOLEKTIV AUTORŮ. *Sborník referátů Transport 2013*. 2013, s. 40-45.

### **Elektronické dokumenty a ostatní**

1. *EGTC TRITIA* [online]. [cit. 2014-03-15]. Dostupné z: [https://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/mezinarodni/tritia\\_250x210mm\\_final.pdf](https://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/mezinarodni/tritia_250x210mm_final.pdf)
2. EVROPSKÁ KOMISE, Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívající zdroje. Brusel, 2011. 32 s.
3. Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe. EUROPEAN COMMISSION. *Mobility and transport* [online]. 2014 [cit. 2014-03-31]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/merged-files/cz.pdf>
4. Infrastructure - TEN-T - Connecting Europe. EUROPEAN COMMISSION. *Mobility and transport* [online]. 2014 [cit. 2014-04-03]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/merged-files/pl.pdf>
5. Hejtmani s předsedy slovenských krajů podepsali společnou deklaraci o dopravní infrastruktuře. Aktuality – rok 2008. *Moravskoslezský kraj* [online]. 2008 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/mezinarodni/duben-2008---hejtmani-s-predsedy-slovenskych-kraju-podepsali-spolecnou-deklaraci-o-dopravni-infrastrukture-11181/>
6. KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ, *Zelená kniha: TEN-T: přezkum politiky – směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky*. Brusel, 2009. 18s.

7. MINISTERSTVO DOPRAVY, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. *Program modernizácie a rozvoja železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2014* [online]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=125902>
8. MINISTERSTVO DOPRAVY, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. *Stratégia rozvoja dopravy SR do roku 2020* [online]. Dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=75682>
9. MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND DEVELOPMENT. *National Development Strategy 2020: Active society, competitive economy, efficient state*. Warsaw, 2012 [online]. Dostupné z: [https://www.mir.gov.pl/english/Regional\\_Development/Development\\_Policy/NDS\\_2020/Documents/NDS%202020.pdf](https://www.mir.gov.pl/english/Regional_Development/Development_Policy/NDS_2020/Documents/NDS%202020.pdf)
10. MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. *Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje na léta 2009 – 2020: aktualizace 2012* [online]. 2012 [cit. 2014-03-26]. Dostupné z: [http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/rozvoj\\_kraje/srk\\_2009\\_2020.pdf](http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/assets/rozvoj_kraje/srk_2009_2020.pdf)
11. První zasedání valného shromáždění ESÚS TRITIA. Aktuality – rok 2013. *Moravskoslezský kraj* [online]. 2013 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/mezinarodni/prvni-zasedani-valneho-shromazdeni-esus-tritia-31203/>
12. Rail: News (16/12/2013). EUROPEAN COMMISSION. *Mobility and transport* [online]. [cit. 2014-02-25]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/shift-to-rail\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/shift-to-rail_en.htm)
13. Rail: What do we want to achieve? EUROPEAN COMMISSION. *Mobility and transport* [online]. 2012 [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/index_en.htm)
14. Road: What do we want to achieve? EUROPEAN COMMISSION. *Mobility and transport* [online]. 2014 [cit. 2014-02-25]. Dostupné z: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/index_en.htm)
15. Revize transevropské dopravní sítě TEN-T. *Moravskoslezský kraj* [online]. [cit. 2014-04-05]. Dostupné z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/doprava/revize-transevropske-dopravni-site-ten-t-26640/>
16. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Projekt D47* [online]. 2013 [cit. 2014-03-27]. Dostupné z: [http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/EEF5290511C796FFC1257B35004F0338/\\$file/RSD\\_D47\\_2013.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/EEF5290511C796FFC1257B35004F0338/$file/RSD_D47_2013.pdf)



17. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Rychlostní silnice R48* [online]. 2013 [cit. 2014-03-27]. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/EEF5290511C796FFC1257B35004F0338/\\$file/RSD\\_D47\\_2013.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/EEF5290511C796FFC1257B35004F0338/$file/RSD_D47_2013.pdf)
18. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Silnice a dálnice v České republice 2013* [online]. 2013 [cit. 2014-03-26]. Dostupné z:  
[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/\\$file/RSD2013cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/00712811179E3270C1257C08005CD18B/$file/RSD2013cz.pdf)
19. ŚLĄSKIE VOIVODESHIP. „Śląskie 2020” *Development Strategy of the Śląskie Voivodeship: general outline* [online]. Katowice, 2010 [cit. 2014-04-17]. Dostupné z:  
<http://www.slaskie.pl/zalaczniki/2011/07/26/1293524050/1311670977.pdf>
20. Společná dopravní politika EU: Cíle dopravní politiky. *Business info* [online]. 2011 [cit. 2014-02-21]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spolecna-dopravni-politika-eu-5163.html#cile>
21. Spolupráce mezi regiony vyústí v založení Evropského seskupení pro územní spolupráci. Aktuality – rok 2010. *Moravskoslezský kraj* [online]. 2010 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/spoluprace-mezi-regiony-11544/>
22. Trasa DTS. *Drogowa Trasa Średnicowa* [online]. 2008 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z:  
<http://www.dts-sa.pl/trasa-dts/>
23. VLČKOVÁ Šárka. Podpis zakládajících dokumentů evropského seskupení pro územní spolupráci TRITIA. Tiskové informace. *Moravskoslezský kraj* [online]. 29.11.2012 [cit. 2014-03-25]. Dostupné z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/mezinarodni/zakladajici-dokumenty-evropskeho-seskupeni-pro-uzemni-spolupraci-tritia-podepsany-28845/-28783>
24. Vymezení jednotlivých koridorů. *Moravskoslezský kraj* [online]. [cit. 2014-04-02]. Dostupné z: <http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/cz/doprava/vymezeni-jednotlivych-koridoru-26643/>
25. WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE. *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”* [online]. 2010 [cit. 2014-04-10]. Dostupné z:  
<http://www.slaskie.pl/zalaczniki/2010/02/24/1267017716/1267017953.pdf>
26. ŽILINSKÝ SAMOSPRÁVNÝ KRAJ. *Program hospodárskeho a sociálneho rozvoja Žilinského samosprávneho kraja* [online]. [cit. 2014-04-06]. Dostupné z:

<http://www.zask.sk/files/odbory/RR/rok-2010/aktualizacia-stranky/phsr-zsk-roky-2007-2013.pdf>

## Seznam zkratek

CEF	Nástroj pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility)
CF	Fond soudržnosti (Cohesion Fund)
ČR	Česká republika
EGTC	Evropské seskupení pro územní spolupráci (European Grouping for Territorial Cooperation)
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje (European Regional Development Fond)
ERTMS	Evropský systém řízení železniční dopravy (European Rail Traffic Management System)
ESÚS	Evropské seskupení pro územní spolupráci
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
EU	Evropská unie (European Union)
HDP	Hrubý domácí produkt
ICT	Informační a komunikační technologie (Information and Communication Technologies)
Km/h	Kilometry v hodině
LPG	Zkapalněný ropný plyn (Liquefied Petroleum Gas)
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (Nomenclature of Units for Territorial Statistics)
OP	Operační program
Oskm	Osobokilometry
PPP	Spolupráce veřejného a soukromého sektoru (Public-Private Partnership)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	Transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
Tkm	Tunokilometry
VRT	Vysokorychlostní trať

### **Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce**

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 9. května 2014

  
.....  
Jiří Blažej